Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/4683

22. 05. 96

Antwort
der Bundesregierung

auf die Große Anfrage der Abgeordneten Monika Ganseforth, Brigitte Adler, Ingrid Becker-Inglau, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
— Drucksache 13/2502 —

Frauen und Mobilität

Mobilität ist eine Voraussetzung für die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Die Möglichkeit, bestimmte Ziele erreichen zu können, entscheidet über soziale Kontakte, Berufsausübung, die Teilnahme an Aus- und Weiterbildungen und Freizeitaktivitäten sowie die Ausübung von Hobbys. Zeitbudgetanalysen zeigen, daß durchschnittlich etwa 75 % des Tages zu Hause, etwa 21 % an auswärtigen Zielen und etwa 4 % (eine Stunde täglich) im Verkehr verbracht werden. Die im Verkehr verbrachte Zeit ist im Laufe der Jahre ebenso konstant geblieben wie die Zahl von drei Wegen pro Tag bzw. 1 000 Wegen pro Person und Jahr.

Durch die Motorisierung haben sich allerdings die Entfernung der Ziele und die Länge der zurückgelegten Wege, d. h. die Verkehrsleistung, vergrößert. Durch immer schnellere Fahrzeuge und immer größere Geschwindigkeiten hat sich beispielsweise zwischen 1950 und 1990 die Verkehrsleistung (Personenkilometer) verachtfacht. Die Verkehrsleistung ist zwischen den verschiedenen Bevölkerungsgruppen sehr unterschiedlich verteilt. Beispielsweise haben die ungleiche Pkw-Verfügbarkeit von Männern und Frauen sowie die geschlechtsspezifische Arbeitsteilung einen wesentlichen Einfluß auf die Verkehrsleistung und den Mobilitätsbedarf.

Frauen haben häufig wesentlich höhere und komplexere Mobilitätsbedürfnisse als Männer, deren tägliche Wege vor allem zwischen Wohnung und Arbeitsstätte bestehen. Obwohl Frauen in zunehmendem Maße erwerbstätig sind, ist die Mehrzahl von ihnen weiterhin für Haushalt sowie Erziehung und Betreuung der Kinder zuständig. Deshalb müssen die Wege, die im Rahmen von Berufstätigkeit, Betreuung von Kindern und alten Menschen sowie Versorgung des Haushalts zurückzulegen sind, möglichst effektiv verknüpft werden, da häufig alles in einem engen zeitlichen Rahmen abgewickelt werden muß (Arbeitszeiten, Kindergarten- oder Schulzeiten, Öffnungszeiten von Behörden und Geschäftszeiten). Dazu kommt die Begleitverkehrsarbeit für die Kinder, die vor allem deshalb notwendig wird, weil ihre Gefährdung durch den Straßenverkehr immer größer wird. Viele notwendige Erledigungen lassen sich dabei nicht auf einem einzelnen Weg realisieren, wie dies z. B. im Rhythmus Arbeit – Freizeit der Fall ist.

Verkehrsplanung wird fast ausschließlich von Männern gemacht, die über ein eigenes Auto verfügen und die von der Haus- und Familienarbeit befreit sind, weil sie sie an ihre Partnerin delegiert haben. Frauen sind in Entscheidungsgremien der Verkehrsplanung selten vertreten. Die Verkehrsplanung ist daher vorrangig auf die Männer bzw. die motorisierte, im Berufsleben stehende Personengruppe zugeschnitten.

Den komplexen Bewegungsbedürfnissen von Frauen wird jedoch durch die Gestaltung unseres Verkehrssystems – vor allem im ländlichen Raum – zu wenig Rechnung getragen. Im Gegenteil – die Unterbewertung der Leistungen von Frauen drückt sich auch in der Vernachlässigung ihrer Mobilitätsbedürfnisse in der Verkehrspolitik aus. Dabei lassen sich Frauen nicht als homogene Gruppe definieren, sondern müssen nach Alter, Familienstand, Erwerbstätigkeit, Anzahl und Alter der Kinder, Nationalität usw. differenziert werden. Nutzerinnen von Angeboten des Umweltverbundes (ÖPNV, Fußgängerinnen, Radfahrerinnnen) müssen sich im öffentlichen Raum Straße einer motorisierten Minderheit, überwiegend Männern, unterordnen und erhebliche Beeinträchtigungen ihrer Bewegungs- und

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 22. Mai 1996 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Entscheidungsfreiheiten in Kauf nehmen; ein Problem, das den gesamten Lebenszusammenhang von Frauen beeinflußt.

Zusätzlich zwingt die Angst vor Bedrohung, Gewalt und sexuellen Belästigungen, besonders in schlecht beleuchteten Straßen, Unterführungen, Parks und auf Parkplätzen, an abseits gelegenen Haltestellen von Bus und Bahn und auf einsamen Wegen, Frauen zu besonderen Vorsichtsmaßnahmen oder zum Mobilitätsverzicht.

A. Zahlenbasis

1. Wie hoch sind die Zahl und der Anteil der Personen mit und ohne Pkw-Besitz, verteilt nach Geschlecht und Alter?

   Welche Hubraumklassen lassen sich den jeweiligen Besitzergruppen zuordnen?

   Wie hoch ist der Anteil der Frauen, wie hoch der Anteil der Männer, die als Alleinlebende bzw. Alleinerziehende einen Pkw besitzen?

   Wie hoch sind die Zahl und der Anteil an Haushalten mit und ohne Pkw-Besitz, bezogen auf die Haushaltsgröße?

Vorbemerkung

Die Bundesregierung mißt der Mobilität von Frauen große Bedeutung bei. Zur Gleichberechtigung gehört es nach ihrer Auffassung, daß Frauen nicht nur die gleichen Möglichkeiten zur Mobilität zu eröffnen sind wie Männern, sondern darüber hinaus dem besonderen Mobilitätsbedürfnis von Frauen in unterschiedlichen Lebenssituationen Rechnung getragen wird.

Dabei ist gleichzeitig das Bedürfnis von Frauen und Mädchen nach sicherer Mobilität, insbesondere in den Abend- und Nachtstunden, zu berücksichtigen. Einem Mobilitätsverzicht von Frauen aus Furcht vor Bedrohung, Gewalt und sexueller Belästigung muß durch geeignete Vorkehrungen entgegengewirkt werden.

In Betracht kommt eine Vielzahl von Maßnahmen:

— Bereitstellung eines ausreichenden Angebots an Beförderungsmitteln im Bereich des städtischen und regionalen Personennahverkehrs auch in den Abend- und Nachtstunden,

— Berücksichtigung des Sicherheitsbedürfnisses von Frauen im Rahmen der allgemeinen örtlichen Städtebau- und Verkehrswegeplanung,

— Förderung des Themenbereichs „Sichere Mobilität von Frauen und Mädchen" durch Modellvorhaben und Untersuchungen (Umsetzung ist Ländern und Gemeinden vorbehalten).

Die Angst ist ernstzunehmen. Furcht und Angst vor den tatsächlichen oder nur vermeintlichen Gefahren, vor allem bei abendlicher und nächtlicher Mobilität, dürfen keinesfalls Anlaß zu Mobilitätsverzicht oder für die Inkaufnahme angstbesetzter Fahrten sein. Vielmehr ist dem Sicherheitsbedürfnis und der Angst von Frauen Rechnung zu tragen.

Die in der vorliegenden Großen Anfrage unter „Maßnahmen gegen die Bedrohung von Frauen in öffentlichen Räumen" aufgeführten Fragen 9 bis 20 beziehen sich nahezu ausschließlich auf Sachverhalte und Maßnahmen, die in den Zuständigkeitsbereich der Länder und Kommunen fallen.

Die Bundesregierung hat daher die Anfrage zum Anlaß genommen, zu den hierin enthaltenen außerhalb ihres Zuständigkeitsbereichs liegenden Fragen die Stellungnahme der Bundesländer einzuholen.

Vor diesem Hintergrund beantwortet die Bundesregierung die nachstehenden Fragen wie folgt:

Pkw-Besitz in dem Sinne, daß eine Person Halter eines Kraftfahrzeuges ist, wird durch die Kraftfahrzeugbestandsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes erfaßt. Aus dieser Quelle ist eine Untergliederung des Pkw-Besitzes am 1. Juli 1995 nach Geschlecht und Alter möglich.

Alter in Jahren	Pkw (in 1 000)	
	Männer	Frauen
0–17	20,3	13,1
18–24	1 395,5	710,9
25–39	8 805,7	4 216,7
40–59	11 136,9	4 209,8
60 und älter	5 014,4	1 178,4

Eine geschlechtsspezifische Untergliederung nach Alter der Fahrzeughalter und Hubraumklassen der Fahrzeuge liegt nicht vor.

Wird der Pkw-Bestand in der Untergliederung nach Alter und Geschlecht der Fahrzeughalter auf die Zahl der Personen der Gesamtbevölkerung in gleicher Untergliederung bezogen, ergeben sich folgende Prozentanteile:

Alter in Jahren	Fahrzeuge in der jeweiligen Haltergruppe in % der Gesamtbevölkerung	
	Männer	Frauen
0–17	0,2	0,2
18–24	38,2	20,7
25–39	84,6	43,4
40–59	101,6	39,2
60 und älter	78,8	11,5

Diese Zahlen drücken das rechnerische Verhältnis zwischen der Anzahl der Pkw in einer bestimmten Haltergruppe und einer gleich abgegrenzten Bevölkerungsgruppe aus. Prozentangaben über 100 % erklären sich durch mehrfachen Fahrzeugbesitz. Da in Haushalten mit mehrfachem Fahrzeugbesitz oft mehrere Fahrzeuge auf dasselbe Haushaltsmitglied zugelassen sind, kann hieraus nicht unmittelbar auf die Pkw-Verfügbarkeit in dem Sinne geschlossen werden, daß eine Person ständig oder zumindest zeitweise einen Pkw nutzen kann. Hierfür muß auf andere Informationsquellen zurückgegriffen werden. Auf die Antwort zu Frage 3 wird hingewiesen.

Nach Ergebnissen der Einkommens- und Verbrauchsstichprobe 1993 besaßen von den Ein-Personenhaushalten in den alten Bundesländern 38,3 % der allein lebenden Frauen und 59,7 % der allein lebenden Männer einen Pkw, in den neuen Bundesländern 16,6 % der allein lebenden Frauen und 50,4 % der allein lebenden Männer. Alleinerziehende Frauen mit Kindern unter

18 Jahren besaßen in den alten Bundesländern zu 60,6 % und in den neuen Bundesländern zu 54,7 % einen Pkw. Entsprechende Zahlen für alleinerziehende Männer liegen nicht vor.

Nach Ergebnissen der Einkommens- und Verbrauchsstichprobe 1993 besaßen folgende Prozent-Anteile der privaten Haushalte mindestens einen Pkw:

Haushaltsgröße (Personen)	%-Anteil der Haushalte mit Pkw	
	alte Bundesländer	neue Bundesländer
1	45,9	26,1
2	82,2	72,3
3	92,1	86,8
4	95,3	92,5
5 und mehr	94,3	89,1

2. Wie hat sich der Pkw-Besitz in den deutschen Haushalten – differenziert nach neuen und alten Bundesländern – in den letzten Jahren entwickelt?

Aktuelle Informationen über die zeitliche Entwicklung des Pkw-Besitzes bei Haushalten liegen nicht vor.

Ersatzweise kann der Pkw-Bestand insgesamt, bezogen auf 1 000 Einwohner, herangezogen werden. Da Pkw bei Unternehmen und Selbständigen zum Teil nicht den privaten Haushalten zur Verfügung stehen, wird durch den Gesamtbestand die Entwicklung der Pkw-Ausstattung der Haushalte etwas überschätzt.

	Pkw je 1 000 Einwohner						
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Alte Bundesländer	479	485	489	493	498	502	507
Neue Bundesländer	235	299	354	393	410	430	445

3. Wie verteilen sich der Führerscheinbesitz und die Pkw-Verfügbarkeit nach Alter und Geschlecht jeweils für die alten und die neuen Bundesländer?

Zum Führerscheinbesitz liegen für die alten und die neuen Bundesländer vergleichbare Informationen für das Jahr 1991 aus Erhebungen im Rahmen des Sozioökonomischen Panel vor. Danach wurden bei Männern und Frauen die nachfolgenden Prozent-Anteile für die Personen mit Führerschein für Pkw beobachtet:

Alter in Jahren	%-Anteil der Personen mit Pkw-Führerschein			
	Alte Bundesländer		Neue Bundesländer	
	Männer	Frauen	Männer	Frauen
18–25	89,8	83,8	72,7	43,2
26–30	91,2	89,0	85,1	54,9
31–40	90,6	87,0	84,0	62,1
41–60	91,1	65,5	80,8	41,6
über 60	71,8	23,3	39,2	8,1

Für die Pkw-Verfügbarkeit ergeben sich aus derselben Erhebung die folgenden Prozentanteile:

Alter in Jahren	%-Anteil der Personen mit Pkw							
	Alte Bundesländer				Neue Bundesländer			
	Männer		Frauen		Männer		Frauen	
	ständig	zeitweise	ständig	zeitweise	ständig	zeitweise	ständig	zeitweise
18–25	67,4	14,7	54,4	20,6	51,4	7,5	20,9	13,0
26–30	74,9	9,7	59,4	22,2	66,7	9,6	29,8	20,4
31–40	77,3	8,9	52,9	24,2	74,6	4,6	34,7	16,1
41–60	81,1	5,4	42,8	15,7	70,3	3,5	24,3	9,6
über 60	59,8	2,0	14,8	1,9	33,0	0,3	4,6	1,1

4. Wie verteilt sich die Verkehrsteilnahme als Pkw-Fahrer und -Fahrerin und Mitfahrer und Mitfahrerin nach Alter und Geschlecht?

Aufgrund von Haushaltsbefragungen zum Verkehrsverhalten 1989 können für die alten Bundesländer folgende Angaben für den Anteil der Wege als Pkw-Fahrer bzw. -Mitfahrer an den Wegen mit allen Verkehrsmitteln (einschl. Fuß- und Radwege) in diesem Jahr gemacht werden:

Alter in Jahren	%-Anteil der Wege			
	als Pkw-Fahrer		als Pkw-Mitfahrer	
	Männer	Frauen	Männer	Frauen
6–17	–	–	16,7	20,2
18–34	57,0	37,1	7,2	14,9
35–59	65,1	33,5	4,2	14,6
60 und älter	40,0	9,6	4,2	16,1

Aktuellere Zahlen liegen in der gewünschten Untergliederung nicht vor. Da grundlegende strukturelle Zusammenhänge sich nur langsam verändern, dürfte die vorstehende Information auch für die heutige Situation grundsätzlich zutreffend sein. Infolge der wachsenden Pkw-Verfügbarkeit dürften seit 1989 die Wege als Pkw-Fahrer generell etwas zu-, diejenigen als Mitfahrer (und mit anderen Verkehrsmitteln) etwas abgenommen haben.

Entsprechende Angaben für die neuen Bundesländer liegen nicht vor.

5. Wie ist die Geschlechterverteilung bei der Benutzung von Linien- und Charterflügen?

Nach Ergebnissen von Befragungen zum Personenfernverkehr in den alten Bundesländern 1991 und 1992 wurden 59 % aller Fernreisen von Männern und 41 %

von Frauen unternommen. Die entsprechenden Anteile bei Flugreisen waren 60 % bzw. 40 %. Der Frauenanteil bei Reisen mit typischen Charterfluggesellschaften lag bei etwa 50 %, bei Reisen mit typischen Linienfluggesellschaften bei etwa 36 %. Es muß in diesem Zusammenhang darauf aufmerksam gemacht werden, daß die Unterscheidung von Linien- und Charterverkehr mit der Fortentwicklung der Ordnungspolitik des Verkehrs in der Europäischen Gemeinschaft zumindest für innereuropäische Verkehre zunehmend obsolet wird.

6. Wie verteilen sich Wegezwecke und die jeweils benutzten Verkehrsmittel, bezogen auf Alter und Geschlecht?

   Wie verteilen sich Wegelänge, Wegehäufigkeit und die jeweils benutzten Verkehrsmittel, bezogen auf Alter und Geschlecht?

Zu dieser Frage liegen aus Haushaltsbefragungen zum Verkehrsverhalten 1989 Informationen zur Verkehrsmittelbenutzung nach Alter und Geschlecht in den alten Bundesländern vor. Zur Übertragung dieser Informationen auf die aktuelle Situation wird auf die Ausführungen zu Frage 4 verwiesen.

Alter in Jahren	%-Anteil der Wege							
	zu Fuß		mit Fahrrad		mit Pkw (einschl. mot. Zweiräder)		mit öffentlichen Verkehrsmitteln	
	Männer	Frauen	Männer	Frauen	Männer	Frauen	Männer	Frauen
6–17	29,0	34,1	31,3	22,9	19,4	20,6	17,0	19,4
18–34	14,5	24,3	8,9	10,9	66,9	52,3	7,7	10,3
35–59	16,4	28,5	6,3	12,4	70,0	48,4	4,3	9,0
60 und älter	36,9	50,9	8,3	9,5	45,1	25,9	7,2	11,5

Informationen zu den anderen in der Frage angesprochenen Aspekten und zu den neuen Bundesländern liegen nicht vor.

7. Gibt es geschlechtsspezifische Unterschiede über die Art von Verkehrsübertretungen?

   Wie verteilen sich die Eintragung in die Flensburger Kartei und der Führerscheinentzug auf Männer und Frauen?

Grundsätzlich sind bei Art und Zahl derVerkehrsübertretungen geschlechtsspezifische Unterschiede festzustellen, die sich im Laufe der Jahre nur geringfügig verschoben haben.

Während im Jahr 1992 nach Mitteilung des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) im Verkehrszentralregister (VZR) 2,18 Millionen Verkehrsübertretungen von Männern gegenüber 0,44 Millionen Verkehrsübertretungen von Frauen registriert waren, werden für 1995 2,6 Millionen Verkehrsübertretungen von Männern gegenüber 0,5 Millionen von Frauen erwartet. Dies entspricht einem Verhältnis von etwa 5 zu 1: Auf 5 eintragungspflichtige Verkehrsverstöße von Männern kommt ein eintragungspflichtiger Verkehrsverstoß von Frauen.

Demnach bedeutet ein im folgenden angegebener Bemessungsfaktor 2,0 für die Männer in einer Deliktart nicht, daß sie 5,0mal häufiger (wie im Durchschnitt der Fall) als Frauen vertreten sind, sondern 10,0 (= 5,0 x 2,0)mal häufiger. Dementsprechend bedeutet der Faktor 1,9 für die Frauen, daß sie nicht 5,0mal seltener, sondern „nur" etwa 2,6 (= 5,0 : 1,9)mal seltener auffallen.

Männer sind überproportional häufig mit Delikten (nach Tatkennziffern-Katalog) der Gruppe „Ladung, Ladegeschäft" (Faktor 4,5), der Gruppe „0,8-Promille-Grenze" (Faktor 3,3), der Gruppe „Sicherheitsabstand" (Faktor 2,0), der Gruppe „Straftaten" (Faktor 1,9), der Gruppe „Technische Mängel" (Faktor 1,5) sowie der Gruppe „Überholen, Vorbeifahren, Begegnen" (Faktor 1,2) vertreten.

Frauen sind dagegen mit Delikten der Gruppe „An-, Ein- oder Ausfahren, Abbiegen" (Faktor 1,9) sowie der Gruppe „Vorfahrt, Verkehrsregelung" (Faktor 1,8) beteiligt.

Bei Delikten der Gruppe „Geschwindigkeit", der häufigsten Deliktart, sowie der Gruppe „Sonstige Ordnungswidrigkeiten" sind Frauen und Männer in etwa entsprechend der eingangs genannten Proportion vertreten. Über die Deliktgruppen „Wenden, Rückwärtsfahren" und „Parken", die mengenmäßig statistisch unerheblich bleiben, sind aufgrund des Stichprobenverfahrens keine gesicherten Aussagen möglich. Bei den Alkoholdelikten werden Männer mehr als 12mal so häufig auffällig wie Frauen. Das übersteigt die eingangs genannte durchschnittliche Geschlechtsproportion im Deliktaufkommen von 5 zu 1 um mehr als das Doppelte.

Nach Angaben des KBA wurde im ersten Halbjahr 1995 (zweites Halbjahr noch nicht verfügbar) etwa 82 000 Männer und 9 000 Frauen die Allgemeine Fahrerlaubnis (Klassen 1 bis 5) entzogen. Im Vergleich dazu wurde im Jahr 1994 insgesamt 168 000 Männern und 17 000 Frauen die Fahrerlaubnis entzogen.

8. Wie verteilen sich die Verursacher und Verursacherinnen von Pkw-Unfällen mit Sach- und Personenschaden nach Alter und Geschlecht?

   Welche Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen (Pkw-Fahrer/Mitfahrer und Mitfahrerinnen, Fahrradfahrer und Fahrradfahrerinnen, Fußgänger und Fußgängerinnen) sind von diesen Unfällen als Opfer mit welcher Verletzungsschwere betroffen?

Männliche Pkw-Fahrer wurden 1994 bei über 70 % aller Pkw-Unfälle mit Personen- oder schwerem Sachschaden als Hauptverursacher registriert. Besonders hoch liegt der Anteil männlicher Hauptverursacher bei den jungen (unter 25jährigen) und insbesondere bei den über 54jährigen Pkw-Fahrern (bis zu etwa 80 %). Bei den Älteren ist aber auch der Pkw-Führerschein- und -Fahrleistungsanteil von Männern, verglichen mit Frauen, besonders hoch (siehe Antworten zu den Fragen 3 und 4).

Der höchste Anteil weiblicher Hauptverursacher ist mit etwa 30 % in der Altersgruppe der 35- bis 44jährigen festzustellen.

Die Verteilung der Verunglückten (Getötete und Verletzte) auf die verschiedenen Arten der Verkehrsteilnahme der Unfallbeteiligten zeigt nur geringe Unterschiede zwischen den Unfällen, die von männlichen bzw. weiblichen Pkw-Fahrern verursacht wurden. Fast 80 % aller Verletzten und Getöteten sind Pkw-Insassen, etwa 5 % Fußgänger und etwa 8 % Radfahrer.

Unfälle, die männliche Pkw-Fahrer verursachten, sind jedoch insgesamt deutlich folgenschwerer als die von Frauen verursachten Pkw-Unfälle; so wurden bei 1 000 von Männern verursachten Unfällen mit Personenschaden im Mittel 30 Getötete und 395 Schwerverletzte registriert, die Vergleichswerte der Frauen liegen mit 13 Getöteten und 295 Schwerverletzten je 1 000 Unfälle mit Personenschaden deutlich niedriger.

Unfälle, deren Hauptverursacher Fahrer/Fahrerinnen von Pkw waren, lassen sich wie folgt nach Alter und Geschlecht der Pkw-Fahrer aufgliedern. Die Angaben beziehen sich auf 1994:

Alter in Jahren	Unfälle mit Personenschaden		Anteil in %		Unfälle mit schwerem Sachschaden		Anteil in %	
	Männer	Frauen	Männer	Frauen	Männer	Frauen	Männer	Frauen
0–24	57 596	21 683	72,6	27,4	40 509	11 468	78,0	22,0
25–39	69 301	30 744	69,3	30,7	57 549	19 920	74,3	25,7
40–59	55 564	18 016	75,5	24,5	38 089	12 471	75,3	24,7
60 und älter	19 061	5 393	78,0	22,0	14 106	3 347	80,8	19,2

Eine geschlechtsspezifische Unterscheidung der verunglückten Verkehrsteilnehmer nach der jeweiligen Unfallbeteiligung und der Verletzungsschwere liegt nicht vor.

B. Maßnahmen gegen die Bedrohung von Frauen in öffentlichen Räumen

9. Welches sind „Angsträume", die von Frauen gemieden werden?

   Mit welchen Maßnahmen können die objektive und die subjektive Sicherheit verbessert werden?

   Was tut die Bundesregierung, um die Sicherheit von Frauen zu erhöhen?

   Beteiligt sich die Bundesregierung an entsprechenden Untersuchungen, Maßnahmen oder Modellen der Länder und Kommunen zur Prävention?

   An welchen?

Eine allgemein gültige, abschließende Definition des Begriffs „Angsträume" kann es nicht geben, da Angst individuell empfunden wird. Angst kann objektive, in äußeren Umständen begründete Ursachen, aber auch subjektive Gründe haben, die unabhängig von der jeweils tatsächlichen Gefährdung auf der subjektiv unterschiedlichen Wahrnehmung der Frauen beruhen. Die verschiedenen Untersuchungsergebnisse zum Zusammenhang zwischen „Angsträumen" und Meidungsverhalten lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Frauen fühlen sich in bestimmten sozialen Situationen (alleine oder nur wenige Frauen, wenn zudem fremde Männer zugegen sind) und öffentlichen Räumen (in Grünanlagen, Unterführungen, Parkhäusern etc.) weitaus häufiger unsicher und bedroht als Männer. Dies sind Orte mit diffuser Bebauung, schlecht beleuchtet, oft neben Durchgangsstraßen, mit wenig Fußgängerverkehr, üppiger Grünbepflanzung, eher im Innenstadtbereich, in Parks und Innenhöfen. Es sind zudem die ober- wie unterirdischen Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs, aber auch die längeren Fußwege zu deren Erreichbarkeit und nicht zuletzt die schaffnerlosen Verkehrsmittel selbst. Explizit angstbesetzt sind diese sozialen Situationen und öffentlichen Räume vielfach erst durch den Faktor Dunkelheit. Dies gilt auch für die angstbesetzten Mitfahrten weiblicher Jugendlicher bei männlichen Pkw-Fahrern im Rahmen der wochenendnächtlichen Diskothekenbesuche.

Bei diesen, mit der Mobilität einhergehenden Unsicherheiten und Ängsten, Opfer von Belästigungen, Übergriffen oder Straftaten zu werden, geht es keineswegs ausschließlich um die Antizipation gravierender Sexualstraftaten. Auch anmaßende und abschätzende Blicke und Zudringlichkeiten sind Formen der Gewalt gegen Frauen. Nicht erst tätliche Übergriffe, sondern bereits taxierende Blicke, nachgerufene Bemerkungen usw. verunsichern Frauen und lösen Angst aus. Aufgrund dessen agieren Frauen in unsicheren Räumen und/oder angstbesetzten Situationen entweder sehr vorsichtig und kontrolliert oder sie meiden diese.

Von den Bundesländern, die sich zu dieser Frage geäußert haben, werden im wesentlichen als Angsträume genannt:

- der allgemeine öffentliche Personennahverkehr mit all seinen Begleiterscheinungen, wie unbelebte Bahnhöfe, Unterführungen (generell auch tagsüber);
- einsame oder schlecht beleuchtete Straßen und Wege in den Abendstunden, unbelebte Parks/Grünbereiche (auch tagsüber);

- U-Bahnstationen, S-Bahnstationen nach 20 Uhr, abgelegene Haltestellen;
- U-Bahnabteile, S-Bahnabteile, Bahnabteile, insbesondere in den Abendstunden, Aufzüge;
- Parkplätze, Parkhäuser/Tiefgaragen (generell);
- bestimmte Innenstadtbereiche, Geschäftsviertel, abends nach Geschäftsschluß;
- lange schlauchartige Unterführungen/Verbindungswege, Tunnel, insbesondere in U- und S-Bahn-Ebenen oder Bahnhöfen;
- Mischgebiete mit wenigen bewohnten Häusern, Gegenden mit sog. diffuser Bebauung;
- Gewerbegebiete;
- in sich abgeschlossene Sanitäranlagen in öffentlichen Einrichtungen.

Zu der Frage nach Angsträumen, die von Frauen gemieden werden, wird im übrigen exemplarisch auf die Ausführungen zum Thema „Sicherheit im öffentlichen Raum" in dem von Nordrhein-Westfalen herausgegebenen Planungsleitfaden „Für eine Stadt ohne Angsträume" sowie auf die vom Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend veröffentlichte Dokumentation „Sicherheitsbeitrag spezieller nächtlicher Beförderungsangebote (Disco-Busse)" verwiesen.

Zahlreiche empirische Untersuchungen sprechen dafür, daß eine Verbesserung der Beleuchtung von Straßen und Wegen sowie ein verstärkter Einsatz von Fußstreifen bzw. eine sichtbare Präsenz der Polizei ein geeignetes Mittel zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit sind.

Konkrete Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit von Frauen bedürfen der Berücksichtigung der örtlich spezifischen Gegebenheiten. Die Erstellung entsprechender Konzepte ist daher vor allem eine Aufgabe der Länder und Kommunen.

Das Bundeskriminalamt hat in den vergangenen Jahren eine Reihe von Projekten durchgeführt, die auf eine Förderung von Präventionsmaßnahmen im kommunalen Raum abzielten. Aus jüngster Zeit kann als Beispiel die Beteiligung an der Konzipierung und wissenschaftlichen Begleitung des vom Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau durchgeführten und finanzierten Modellprojekts „Die sichere Stadt" genannt werden, dessen Abschlußbericht zahlreiche, von den betroffenen Kommunen nutzbare Vorschläge für präventive Verbesserungsmaßnahmen enthält.

Im übrigen wurden von den Bundesländern, die sich zu dieser Frage geäußert haben, eine Reihe unterschiedlicher Maßnahmen genannt, denen gemeinsam ist, daß sie auf die Beseitigung von Angsträumen und damit auf die Schaffung von insgesamt mehr Sicherheit für Frauen hinzielen.

Als Maßnahmen, die aus Sicht der Bundesländer geeignet sind, die objektive und subjektive Sicherheit von Frauen zu erhöhen, wurden im einzelnen genannt:

- die Bereitstellung eines ausreichenden Angebots im Bereich des Personennahverkehrs, insbesondere in den Abend- und Nachtstunden;
- Rufbusse, Nachtbusse, Anruf-Sammeltaxen, Frauen-Nachttaxen, Linientaxen, spezielle Taxirufdienste;
- sicherheitsfördernde bauliche Ausgestaltung von Bahnhöfen, U- und S-Bahnstationen, Bushaltestellen, aber auch von Zügen, U- und S-Bahnen und Bussen;
- Präsenz von Polizei und Ordnungskräften auf Bahnhöfen, U- und S-Bahnstationen und in den Beförderungsmitteln;
- Öffentlichkeitsarbeit, insbesondere Informationen zum Verhaltenstraining für Frauen;
- Selbstverteidigung für Frauen;
- die Erhöhung der allgemeinen Sicherheit;
- Einbeziehung frauenspezifischer Belange bereits in Planungsmaßnahmen.

In diesem Zusammenhang wird von manchen Bundesländern betont, daß Maßnahmen zur Verbesserung der objektiven und subjektiven Sicherheit von Frauen zunächst mit der systematischen Feststellung sog. „Angsträume" beginnen müssen, um sodann die frauenspezifischen Aspekte in entsprechende Planungsmaßnahmen einbringen zu können (so z. B. Berlin, Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg, Thüringen, Sachsen, Schleswig-Holstein). Andererseits wird von anderen Bundesländern (Bayern im Zusammenhang mit Planungsmaßnahmen im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs) bemerkt, daß Sicherheit keine ausschließlich frauenspezifische Problemstellung sei. Frauen entwickelten zwar in bezug auf die Sicherheit der Umgebung eine stärkere Wahrnehmung, so daß bei ihnen in der Regel ein subjektiv höheres Unsicherheitsgefühl festzustellen sei. Andererseits seien wohl kaum frauenspezifische Anforderungen, etwa an den öffentlichen Personennahverkehr, vorstellbar, die nicht jeweils auch auf andere Gruppen der Bevölkerung, wie etwa ältere Menschen oder Behinderte, zuträfen.

Die 4. Konferenz der Gleichstellungs- und Frauenministerinnen/-minister, Senatorinnen und Senatoren der Länder hat im Juni 1994 die Arbeitsgemeinschaft der für das Bau-, Wohnungs- und Siedlungswesen zuständigen Länderministerinnen und -minister (ARGEBAU) aufgefordert, Frauenbelange im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zu berücksichtigen und dafür zu sorgen, daß eine entsprechende Beteiligung institutionell und organisatorisch umgesetzt wird. Der von Nordrhein-Westfalen herausgegebene Planungsleitfaden „Für eine Stadt ohne Angsträume" zeigt im übrigen eine Vielzahl von konkreten Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit im öffentlichen Raum sowohl bezüglich der übergeordneten Planung als auch der Entwurfs- und Ausführungsplanung auf.

Einige Bundesländer nennen spezielle kriminaltaktische/kriminalpräventive Initiativen und Aktionen zur Erhöhung der Sicherheit der Bürger, insbesondere der Frauen. So existiert seit Juli 1995 beispielsweise in

Erfurt ein kriminalpräventiver Rat, der sich der Sicherheit der Bürgerinnen und Bürger verpflichtet fühlt und den Schutz vor Straftaten und Gewalt mitübernehmen will.

Vertreten sind hier u. a. der Oberbürgermeister, der Präsident des Landeskriminalamts, der Leiter der Polizeidirektion, Vertreter des „Weißen Ring", die kommunale Gleichstellungsbeauftragte und kompetente Bürgerinnen und Bürger. Im Saarland werden anlaßbezogen und lageabhängig (z. B. bei Vergewaltigungsserien) kriminalistische Maßnahmen temporär oder regional begrenzt zur Verbesserung der objektiven und/oder subjektiven Sicherheit getroffen. Im Rahmen des saarländischen Pilotprojektes „Beiträge zur Kriminalitätsverhütung" werden zur Zeit Fragebögen zur Erhebung des subjektiven Sicherheitsgefühls in zunächst drei Projektkommunen konzipiert.

Die Durchführung konkreter Maßnahmen, auch präventiver Maßnahmen zur Erhöhung der Mobilitätssicherheit von Frauen, einschließlich der insoweit für erforderlich gehaltenen Untersuchungen und Modellvorhaben, ist Aufgabe der Länder und Gemeinden. Die Bundesregierung hat unabhängig davon eine eigene Untersuchung zur Sicherung der Mobilität von Frauen und Mädchen durchführen lassen, deren Ergebnisse in der Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend unter dem Titel „Sicherheitsbeitrag spezieller nächtlicher Beförderungsangebote (Disco-Busse)" veröffentlicht und den Gleichstellungsbeauftragten in den Ländern und Gemeinden zugänglich gemacht worden ist.

10. Wie gedenkt die Bundesregierung auf die Analyse in der Dokumentation „Sicherheitsbeitrag spezieller nächtlicher Beförderungsangebote (Disco-Busse)" (BMFJ, 1994) zu reagieren, nach der „Mobilitätssicherung und sichere Mobilität (...) die weitere Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs auch in Zeiten und Räumen geringer Verkehrsnachfrage (erfordern)"?

    Wann wird die Bundesregierung für die Garantie eines ÖPNV-Mindeststandards sorgen?

Grundsätzlich ist die Wahrnehmung der staatlichen Verantwortung für den öffentlichen Personennahverkehr Sache der Länder und regionalen Gebietskörperschaften. Nach der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs der bundeseigenen Eisenbahnen zum 1. Januar 1996 ist auch für diesen Bereich die Verantwortung vom Bund auf die Länder übergegangen. Mangels verfassungsrechtlicher Zuständigkeit liegt es demnach nicht in der Regelungskompetenz des Bundes, für einen ÖPNV-Mindeststandard zu sorgen.

11. Wie hoch ist der Anteil der Parkhäuser, Parkgaragen und Parkplätze, die spezielle Parkplätze für Frauen vorhalten?

    Welche Maßnahmen werden ergriffen, und welche Kosten entstehen, um beispielsweise Frauenparkplätze auszuschildern und speziell zu sichern?

    Werden diese Parkplätze von männlichen Nutzern respektiert?

    Gibt es Konflikte?

    Hält die Bundesregierung die Ahndung als Ordnungswidrigkeit bzw. die Verhängung von Bußgeldern für Männer, die diese Plätze unberechtigterweise nutzen, für eine geeignete Maßnahme?

    Wie bewertet die Bundesregierung spezielle Frauenparkplätze?

Aufgrund der von den Bundesländern eingeholten Stellungnahmen lassen sich keine verläßlichen und vollständigen Angaben über die genaue Anzahl der in den Ländern zur Verfügung stehenden speziellen Parkplätze für Frauen treffen. Von diesen wurde darauf hingewiesen, daß die Parkhäuser überwiegend im Besitz privater Betreiber stehen und spezielle Angaben über die hier vorhandenen Frauenparkplätze nicht möglich sind. Zum Teil (so in erster Linie in den neuen Bundesländern) seien Frauenparkplätze in Parkhäusern und auf Parkplätzen eher noch die Ausnahme. Während die Einrichtung von Frauenparkplätzen überwiegend für sinnvoll gehalten wird, gibt es allerdings auch (so der Großteil der kommunalen Gleichstellungsbeauftragten in Thüringen) Stimmen, die dieses bezweifeln. Statt Frauenparkplätzen seien vielmehr Parkflächen generell mit entsprechenden sicherheitstechnischen Vorkehrungen auszustatten, um dem Sicherheitsbedürfnis aller Bürgerinnen und Bürger zu entsprechen.

In einigen Ländern (Nordrhein-Westfalen, Schleswig-Holstein, Hessen) ist in den jeweiligen für den Bau und den Betrieb von Garagen maßgeblichen Landesregelungen (Garagenordnungen) die Verpflichtung zur Schaffung einer Mindestanzahl von Frauenparkplätzen (mindestens 5 bis 10 %) vorgeschrieben. Beispielhaft wird insofern auf § 9 Abs. 3 Satz 2 der Garagenordnung NRW hingewiesen, in der es u. a. heißt: „Frauenparkplätze sind als solche kenntlich zu machen. Sie sollen in der Nähe der Zufahrt so angeordnet sein, daß sie vom Garagenwart eingesehen oder durch Videokameras überwacht werden können. Im Bereich der Frauenparkplätze sind in ausreichender Zahl gut sichtbare Alarm-Melder anzubringen, die zu den Frauenparkplätzen führenden Treppenräume müssen durch Videokameras überwacht werden."

Nach Angaben des Bundesverbandes der Park- und Garagenhäuser e.V. ist bislang keine exakte Erfassung der Frauenparkplätze in den dem Verband angeschlossenen Park- und Garagenhäusern erfolgt. Nach verbandseigenen Schätzungen liegt der Anteil der Frauenparkplätze im Bundesdurchschnitt bei 3 bis 5 % der vorhandenen Plätze.

Die für die Errichtung von Frauenparkplätzen erforderlichen Kosten werden maßgeblich davon bestimmt, welche zusätzliche Sicherheit der Betreiber tatsächlich erreichen will. Nach Einschätzung des Bundesverbandes der Park- und Garagenhäuser e.V. hat das alleinige Ausschildern von speziellen Frauenparkplätzen für sich genommen keinen Sicherheitswert. Die höchste Sicherheit ist dann gegeben, wenn die

Frauenparkplätze im unmittelbaren Sichtfeld einer personell besetzten Kasse liegen. Da dies nach Mitteilung des Bundesverbandes von vielen Betreibern berücksichtigt wird, ist die Zahl der Frauenparkplätze vergleichsweise gering, weil bei den Parkhäusern im Erdgeschoß- bzw. Kassenbereich meist nur wenige Parkplätze vorhanden sind. Weitere Sicherheitsmaßnahmen bestehen darin, Frauenparkplätze besonders hell auszuleuchten, mit Videoüberwachung zu versehen und zusätzlich eine direkte Sprechverbindung zur personenbesetzten Kasse herzustellen. Unter der Voraussetzung, daß das Parkhaus ständig personell besetzt ist, fallen Kosten von ca. 2 000 DM pro Parkplatz an.

Zu den Kosten der Einrichtung von Frauenparkplätzen wurden von den Bundesländern, mit Ausnahme von Bayern, keine Angaben gemacht. Dortigen Angaben entsprechend kommen entweder Beschilderungen (Kosten je Schild etwa 100 DM) oder z. B. eine Bodenmarkierung (Kosten je Stellplatz ca. 100 DM) in Betracht.

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, daß Videokameras zur Überwachung der Stellplätze zwischen 1 500 und 2 000 DM kosten, wobei mindestens zwei Kameras für notwendig gehalten werden, um die Stellplätze hinreichend zu sichern. Mit der Einbringung in ein bestehendes Kameranetzwerk kostet die Videoüberwachung mehrere tausend Mark. Ein Problem in diesem Zusammenhang sei der Vandalismus.

Nach Erfahrungswerten des o. g. Bundesverbandes wird die Bereitstellung von Frauenparkplätzen von männlichen Nutzern immer dann akzeptiert, wenn eine unmittelbare soziale Kontrolle der Plätze gegeben ist. In den übrigen Fällen hängt die Akzeptanz von der Reaktion in der Nähe parkender Autofahrerinnen ab, die ggf. männliche Falschnutzer ansprechen. Erfahrungsgemäß geschieht dies in der Praxis recht häufig.

Bei Fehlbenutzung durch männliche Dauermieter wenden die Parkhausbetreiber in Einzelfällen auch das Hausrecht an, indem sie ggf. den Mietvertrag kündigen bzw. Hausverbot aussprechen.

Soweit hierzu von den Bundesländern überhaupt Angaben gemacht wurden, wurde darauf hingewiesen, daß Frauenparkplätze von männlichen Benutzern nicht hinreichend respektiert würden, zumal es sich meist um die „besten Plätze des Parkhauses unmittelbar neben dem Ausgang handle und die Parkhäuser in der Regel voll belegt seien". Auf ihr Fehlverhalten angesprochene Männer griffen in der Regel zu Ausreden (z. B. das Fahrzeug werde zu einem späteren Zeitpunkt von einer Frau abgeholt).

Soweit sich die Bundesländer hierzu geäußert haben (Bayern), wird die Verhängung von Verwarnungs- bzw. Bußgeldern nicht als geeignete Maßnahme betrachtet, um Frauenparkplätze freizuhalten. Eine solche Sanktionierung sei nur zusammen mit Kontrollen sinnvoll. Solche seien aus Zeit- und Personalgründen jedoch undurchführbar.

Aus Sicht der Bundesregierung sind Frauenparkplätze innerhalb von Parkhäusern und Tiefgaragen insoweit positiv zu bewerten, als jeder Sicherheitsbeitrag grundsätzlich zu begrüßen ist. Das höhere Entdeckungsrisiko im Bereich von Frauenparkplätzen kann potentielle Täter abschrecken. Zudem reagieren Frauen, die sich sicher fühlen, selbstbewußter, was konkrete Gefahrensituationen oft gar nicht entstehen läßt. Andererseits ist zu berücksichtigen, daß

— nicht gewährleistet werden kann, daß nicht auch männliche Garagenbenutzer diese Frauenparkplätze belegen,
— im Falle der Belegung von Frauenparkplätzen sich Frauen gleichwohl im normalen Garagenbereich einen Parkplatz suchen müssen,
— für potentielle Täter solche Parkplätze auch ein spezieller Anziehungspunkt sein kann, da dort die Wahrscheinlichkeit, eine Frau anzutreffen, groß ist und
— durch spezielle Frauenparkplätze nichts an der möglicherweise mangelhaften Sicherheitslage in der übrigen Garage geändert wird.

12. Gibt es spezielle Frauenparkplätze auf Autobahnen oder an Autobahnraststätten?

    Wie beurteilt die Bundesregierung solche Maßnahmen?

Im Rahmen eines Pilotvorhabens sind bisher an den Bundesautobahnen insgesamt 16 Frauenparkplätze an sechs Autobahnraststätten eingerichtet worden.

Bei diesen Autobahnraststätten handelt es sich um

— Wunnenstein/Ost an der A 81 in Baden-Württemberg,
— Wonnegau/West an der A 61, Heiligenroth und Montabaur an der A 3 in Rheinland-Pfalz,
— Garbsen/Süd an der A 2 und Allertal/Ost an der A 7 in Niedersachsen.

Die Bundesregierung beurteilt die Einrichtung von Frauenparkplätzen an Autobahnraststätten grundsätzlich positiv. Es ist daher vorgesehen, diese künftig standardmäßig einzurichten. Eine bundeseinheitliche Regelung hierfür ist in Vorbereitung.

13. Wie müßten Parkmöglichkeiten gestaltet werden, so daß angstfreies Parken für Männer und Frauen gewährleistet wird?

Bei einer sicheren Gestaltung von Parkplätzen ist in erster Linie auf eine optimale Ausleuchtung des Geländes zu achten. Bei Parkhäusern sind darüber hinaus eine gute Ausweisung durch Parkleitsysteme, ein übersichtlicher, hell erleuchteter Eingangsbereich, eine klar strukturierte, mit wenigen Nischen versehene Bauweise sowie gerade im Hinblick auf Frauen ebenerdige, gut einsehbare Parkplätze von Wichtigkeit.

Die von den Bundesländern hierzu gemachten Angaben decken sich insoweit, als im wesentlichen für erforderlich gehalten wird, Parkplätze grundsätzlich in belebten Vierteln anzulegen, möglichst in unmittelbarer Nähe zu Tankstellen und Raststätten und von allen Seiten gut einsehbar. Nachts sollten sie möglichst beleuchtet und bewacht sein. Bäume und Büsche, die potentiellen Tätern ein Versteck bieten und deshalb Angst auslösen könnten, sollten nur in entsprechendem Abstand zur Parkfläche und den Zugängen gehalten werden, um Rückenfreiheit für die Passantinnen und Passanten zu gewährleisten (so z. B. Niedersachsen, Bayern und Hessen).

Hinsichtlich der konkreten Ausgestaltung von Parkhäusern und Tiefgaragen werden im wesentlichen Anforderungen für notwendig gehalten, wie sie beispielsweise in § 7a der Hamburger Garagenordnung normiert sind:

„Stellplätze, Verkehrsflächen, Treppen, Räume und sonstige allgemein zugängliche Flächen von Mittel- oder Großgaragen sind so überschaubar zu halten, daß nicht einsehbare Bereiche vermieden werden. Sie müssen so angeordnet sein, daß sie durch Aufsichtspersonen oder elektronische Anlagen wie Videoanlagen überwacht werden können. Wände und Decken sind mit hellen Anstrichen zu versehen. In allgemein zugänglichen, geschlossenen Großgaragen müssen Alarmierungsanlagen vorhanden sein."

Der Bundesverband der Park- und Garagenhäuser e.V. hat 1987 einen Leitfaden für Parkhausbetreiber, Architekten und Bauherren herausgegeben, der sich mit der Sicherheit in Parkhäusern befaßt. Darin sind alle organisatorischen, technischen, personellen sowie baulichen Aspekte behandelt, die die Sicherheit von Parkhäusern verbessern. Hervorzuheben sind insbesondere weitgehender Verzicht auf Stützen, große Übersicht über die Parkflächen, weißer Anstrich von Decken und Wänden, helle Ausleuchtung, Türen und Treppenhäuser mit Glasausschnitten und Einsehbarkeitsmöglichkeiten sowie eine personelle Besetzung und Kontrolle des Parkhauses während der Öffnungszeiten.

14. Wie kann die Sicherheit für Frauen in U- und S-Bahnen, in den Zügen des Nah- und Fernverkehrs, auf Bahnhöfen, in Bahnhofsunterführungen und in Bahnhofsnähe (Parkplatz, Fahrradstand, Bushaltestelle) verbessert werden?

Die in den Ländern entwickelten einzelnen Konzepte zur Erhöhung der Sicherheit in den vorgenannten Bereichen stellen die Bedeutung folgender Planungskriterien heraus: gute Einsehbarkeit, Belebtheit, Überschaubarkeit, Orientierbarkeit sowie Helligkeit der entsprechenden Einrichtungen. Eine Überwachung durch elektronische Kameras, die Einrichtung von Notrufsäulen und vor allem der Einsatz spezieller Wach- und Ordnungsdienste sowie der Polizei wird als sicherheitserhöhend bezeichnet. Hervorgehoben wird auch, daß ein positives äußeres Erscheinungsbild (dazu gehören saubere und gepflegte Anlagen und Fahrzeuge sowie die Vermeidung sexuell anregender Reklame- und Zeitschriftenauslagen) das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste erhöhen könne. Entsprechende Bemühungen, um U- und S-Bahnen, Haltestellen und Bahnhöfe sicherer zu machen, werden in allen Bundesländern unternommen. Die Deutsche Bahn AG hat bundesweit ein Sicherheitskonzept für Bahnhöfe, Haltepunkte sowie für die Sicherheit in den Zügen entwickelt.

Allerdings ist nach den Erkenntnissen der Bundesregierung die tatsächliche Sicherheit in U- und S-Bahnen, in Nah- und Fernverkehrszügen, auf Bahnhöfen, in Bahnhofsunterführungen und in Bahnhofsnähe keineswegs schlechter als in anderen öffentlichen Räumen.

15. Wie können für Frauen die Wege von und zur Arbeit in den frühen Morgen- und den Abendstunden sicher gemacht werden?

Soweit die Bundesländer sich zu dieser Frage geäußert haben, wird im wesentlichen auf die Notwendigkeit eines ausreichenden Personennahverkehrs-Angebots in Zeiten des Berufsverkehrs und auf eine Ausgestaltung der öffentlichen Verkehrswege abgestellt, die schon in der Planungsphase auf die Sicherheitsbelange von Frauen Rücksicht nimmt. Eine pauschale Antwort ist hierzu nicht möglich. Die Gewährleistung oder Verbesserung der Sicherheit von Frauen, die bestimmte Wege von und zur Arbeit in den frühen Morgen- und Abendstunden nutzen, bedarf einer jeweils konkreten Einzelfallbetrachtung. Erforderliche und sicherheitsfördernde Maßnahmen sind erfahrungsgemäß im wesentlichen von lokalen Gegebenheiten abhängig.

16. Welche Angebote gibt es, um in Zeiten mit schwachem ÖPNV-Angebot die Mobilität speziell für Frauen zu gewährleisten?

    Gibt es Konflikte mit speziellen Angeboten für Frauen?

    Gibt es Angebote, die unter bestimmten Bedingungen auch Männern zur Verfügung stehen?

    Wie beurteilt die Bundesregierung Angebote speziell für Frauen?

Die konkrete Ausgestaltung aller speziellen Angebote zur Erhöhung der Mobilität von Frauen in Zeiten mit schwachen ÖPNV-Angeboten ist in den 16 Bundesländern und den zahlreichen Städten und Gemeinden derart unterschiedlich, daß eine umfassende Darstellung nicht möglich ist. Allgemein läßt sich jedoch anhand der eingeholten Stellungnahmen der Bundesländer feststellen, daß bundesweit die für den öffentlichen Personennahverkehr Verantwortlichen bemüht sind, dem Bedürfnis von Frauen nach sicherer Mobilität, insbesondere in den Abend- und Nachtstunden, durch eine Vielzahl unterschiedlicher Angebote Rechnung zu tragen. Als ein Problem wird dabei insbe-

sondere der ländliche Raum angesehen, weil dort in Abend- und Nachtzeiten ohnehin nur ein eingeschränktes Angebot an Fahrverbindungen besteht, das den Mobilitätsbedürfnissen von Frauen nicht in gleicher Weise Rechnung tragen kann, wie dies in den Städten möglich ist. Um Abhilfe zu schaffen, werden in zahlreichen Städten und Gemeinden fast aller Bundesländer Alternativen und Ergänzungen zum allgemeinen Personennahverkehr vor allem für die Abend- und Nachtstunden entwickelt. Dazu gehören Nachtbusse ebenso wie Anrufsammeltaxen, Frauennachttaxen (FNT), Linientaxen und Taxirufdienste. Ziel ist es, diese Spezialangebote in den vorhandenen Linienbetrieb zu integrieren.

Zur besseren Auslastung und damit im Interesse des wirtschaftlicheren Betriebs sollten die Angebote im öffentlichen Nahverkehr prinzipiell allen Bevölkerungsgruppen zugänglich sein. Nur in besonders begründeten Fällen ist die Beschränkung auf spezielle Bevölkerungsgruppen gerechtfertigt.

17. Wie beurteilt die Bundesregierung die Idee der Frauen-Nachttaxen?

    Wie viele solcher Angebote gibt es?

    Wie verteilen sie sich auf die Städte bzw. den ländlichen Raum?

    Wie werden sie finanziert?

    Welche Erfahrungen gibt es mit diesen Angeboten?

    Wie beurteilt die Bundesregierung die Forderung von Frauenbeauftragten, die Frauen-Nachttaxen als Sonderform des Linienverkehrs (§ 43 PBefG) rechtlich in den Linienverkehr einzubinden?

Die Bundesregierung mißt Alternativen und Ergänzungen zum öffentlichen Personennahverkehr große Bedeutung bei. Insoweit wird auf die vom Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend veröffentlichte Untersuchung „Sicherheitsbeitrag spezieller nächtlicher Beförderungsangebote (Disco-Busse)" BMFJ 1994 Bezug genommen. Hinsichtlich der Zahl von FNT-Angeboten, ihrer Verteilung auf den städtischen bzw. ländlichen Raum und ihrer Finanzierung liegen keine detaillierten Angaben der befragten Bundesländer vor.

Aus rechtlicher Sicht ist die Einrichtung von Frauennachttaxen jedoch kritisch zu bewerten, da diese Art der Beförderung dem Gleichheitsgrundsatz nach dem Personenbeförderungsgesetz widerspricht und das Merkmal der Fahrgastfreiheit nicht erfüllt.

Aufgrund der vorliegenden Angaben kann lediglich allgemein festgestellt werden, daß es als Alternative bzw. in Ergänzung des öffentlichen Personennahverkehrs in fast allen Bundesländern für die Abend- und Nachtstunden besondere Taxibeförderungsmodelle gibt. Die Versorgung mit speziellen Frauennachttaxen ist allerdings nicht flächendeckend, in den neuen Bundesländern ist sie weniger ausgebaut als in den alten und konzentriert sich eher auf größere Städte und Gemeinden. In manchen Städten gibt es keine speziellen Frauennachttaxen, da dort Nachttaxen-Systeme für alle Bürger bevorzugt werden. Zum Teil sind FNT-Projekte auch nach einer gewissen Erprobungszeit – in der Regel aus Kostengründen – wieder eingestellt worden und durch andere Modelle zur Erweiterung des Personennahverkehrsangebots, etwa besondere Rufbusse, d. h. auf telefonische Vorbestellung für individuelle Gruppenfahrten bereitgestellte Kleinbusse, die Hol- und Bringdienste leisten (z. B. in Erfurt), ergänzt worden. In vielen Städten gibt es zudem die Möglichkeit, unmittelbar beim Fahrer von Bussen und Straßenbahnen ein Taxi zur jeweiligen Ausstiegsstelle zu bestellen. Dieses Angebot gilt in der Regel für Frauen und Männer gleichermaßen (z. B. Bremen, Hessen, Sachsen). Teilweise bieten die Städte die Möglichkeit, an Bus- und Straßenbahnhaltestellen, S- und U-Bahnhöfen, Taxen kostenlos zu bestellen, wobei allerdings für die Taxifahrt die normalen Beförderungstarife gezahlt werden müssen. Darüber hinaus gibt es in vielen Bundesländern (z. B. in Bayern) sog. Disco-Busse zur Sicherung der Freizeitmobilität insbesondere von Jugendlichen beiderlei Geschlechts.

Soweit bekannt, werden Frauennachttaxen derzeit in folgenden Bundesländern angeboten: Bremen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Hessen, Baden-Württemberg und Thüringen.

Bei ihnen lassen sich im wesentlichen zwei Grundtypen von Frauennachttaxen unterscheiden: einmal das kommunal bezuschußte Modell (z. B. Hamburg-Bergedorf, Gotha, Weimar), zum anderen das nicht bezuschußte, also privatwirtschaftlich arbeitende Modell (z. B. Göttingen, Braunschweig, Bremen). Bei den erstgenannten Frauennachttaxen hat sich als Problem erwiesen, daß die Zuschüsse der Gemeinden angesichts begrenzter Haushaltsmittel sehr schnell aufgebraucht waren und die Projekte deshalb eingestellt werden mußten. Probleme gab es teilweise auch deshalb, weil Konkurrenten sich über die Bezuschussung bestimmter Taxiunternehmen durch die Kommune beschwerten. Auch traten Schwierigkeiten bei der Abrechnung, sowohl im Verhältnis Nutzerinnen/Taxifahrer als auch Taxiunternehmen/Gemeinde, auf. Bei den rein wirtschaftlich organisierten Frauennachttaxen gelten in der Regel reduzierte Beförderungstarife, deren Höhe jeweils regional variiert. Diese Sondertarife sind beim jeweiligen Ordnungsamt zu beantragen und werden in der Regel problemlos genehmigt. In jedem Fall muß das Taxi vorbestellt werden. Hierfür gibt es meistens besondere Rufnummern, oder die Kundin hat darauf hinzuweisen, daß es sich um eine Frauennachtfahrt handelt.

Soweit die Bundesländer sich hierzu geäußert haben, werden die Erfahrungen mit Frauennachttaxen überwiegend als positiv und als ein Beitrag zur Erhöhung der sicheren Mobilität von Frauen und Mädchen in den Abend- und Nachtstunden gewertet.

Andererseits wird auch darauf hingewiesen (Bayern), daß das Bedürfnis nach sicherer Mobilität vor allem in den Abend- und Nachtstunden kein ausschließlich frauenpolitisches, sondern generelles Anliegen aller Bürgerinnen und Bürger – vor allem auch der älteren

Generation – sei, dem durch entsprechende Modelle zur Ergänzung des allgemeinen Personennahverkehrs Rechnung zu tragen sei.

Die Bundesregierung hält die Schaffung von gruppenspezifischen Vorteilen nicht für angebracht. Es ist daher nicht ersichtlich, welchen Sinn die rechtliche Einbindung von Frauennachttaxen als Sonderform des Linienverkehrs nach § 43 PBefG haben könnte. Weder für die Taxenunternehmen, noch für die Frauen als Nutzerinnen der Nachttaxen ergeben sich daraus Vorteile. Über die besonderen Bedürfnisse der Frauen und die Anforderungen an die Taxenunternehmen kann jeweils nur vor Ort entschieden werden.

Die Mehrzahl der bekanntgewordenen FNT-Projekte unterscheidet sich vom herkömmlichen Taxenverkehr nach § 47 PBefG dadurch, daß für den berechtigten Benutzerkreis in dem dem Projekt zugeordneten Fahrbereich ein ermäßigter Tarif gilt. Zudem fehlen für eine Zuordnung als Sonderform des Linienverkehrs nach § 43 PBefG einerseits die wesentlichen Merkmale einer vorgegebenen Linienführung mit Anfangs- und Endpunkt und ggf. Zwischenhaltestellen. Der Einrichtung von FNT-Projekten könnte es andererseits eher hinderlich sein, wenn man von den sich dafür bereitfindenden Taxenunternehmen noch eine gesonderte (zumal für diesen Verkehrsdienst nicht zutreffende) Genehmigung verlangen würde. Außerdem beinhaltet der mit Frauennachttaxen zu befördernde Fahrgastkreis vorwiegend Einzelfahrten mit beliebiger Fahrstrecke und ist nicht mit den nach § 43 PBefG zu befördernden Fahrgastgruppen, wie „Berufstätige zwischen Wohnung und Arbeitsstelle" oder „Schüler zwischen Wohnort und Lehranstalt" vergleichbar. Insofern wäre auch eine Ergänzung des § 43 PBefG um die Gruppe der FNT-Fahrgäste in der Sache nicht gerechtfertigt. In besonders gelagerten Einzelfällen, wenn z. B. FNT-Projekte nicht alle Merkmale einer Verkehrsart erfüllen, können sie entsprechend § 2 Abs. 6 PBefG nach derjenigen Vorschrift genehmigt werden, der sie am meisten entsprechen. Möglich wäre ggf. auch eine Genehmigung nach § 2 Abs. 7 PBefG (Erprobung neuer Verkehrsarten).

18. Für welche Wegezwecke werden diese speziellen Frauenangebote jeweils genutzt?

    Wie hoch sind die Akzeptanz und die Wirksamkeit dieser Angebote?

    In welchem Umfang werden sie von welchen Frauen genutzt (junge Frauen, erwachsene Frauen, Seniorinnen, Mütter mit Kindern, Gruppen oder Einzelfahrerinnen)?

    Wie viele Angebote wurden wieder eingestellt?

    Aus welchen Gründen?

Aus den Informationen über die in Fachzeitschriften und allgemein zugänglichen Quellen veröffentlichten unterschiedlich angelegten FNT-Projekte, die der Bundesregierung u. a. aus Bremen, Hannover, Gießen, Weimar, Freiburg, Heidelberg, Pforzheim und Stuttgart (geplant) vorliegen, können keine repräsentativen Aussagen zu den Fragen abgeleitet werden. Die Angaben über Wegzwecke, Akzeptanz und Wirksamkeit, soweit überhaupt vorhanden, sind zum Teil zu lückenhaft und ohne Bezugsbasis kaum bewertbar. In Einzelfällen ist aber erkennbar, das die FNT-Angebote von Frauen aller Altersgruppen genutzt werden. In Pforzheim waren allerdings nur Seniorinnen (über 60 Jahre) zur Benutzung der Frauennachttaxen berechtigt.

Die meisten FNT-Projekte wurden nach Verbrauch der einmalig von örtlichen Stellen bereitgestellten Mittel nach relativ kurzer Zeit wieder eingestellt. Das FNT-Projekt in Gießen bestand von 1987 bis 1992 mit der Aussicht auf weitere Verlängerung.

19. Welche Maßnahmen gibt es, um Frauen im öffentlichen Raum wehrhafter zu machen?

    Wie verbreitet ist die Ausstattung von Frauen mit Selbstverteidigungswaffen (z. B. Tränengas) und vergleichbaren Geräten?

    Welche speziellen Trainingsprogramme zur Selbstverteidigung gibt es?

    Wer bietet sie an?

    Wie werden sie finanziert?

    Wie und von welchen Frauengruppen werden sie angenommen?

Die Gewährleistung der allgemeinen öffentlichen Sicherheit einschließlich der Bereitstellung von Maßnahmen und Vorkehrungen zur Gefahrenabwehr ist ausschließlich Aufgabe der Bundesländer bzw. der zuständigen Polizeibehörden in den Städten und Gemeinden. Sie treffen jeweils die im Einzelfall erforderlichen konkreten Maßnahmen.

Entsprechend einer bundesweit abgestimmten Praxis gibt die Polizei keine allgemein gehaltenen Empfehlungen für das Mitführen und die Verwendung von Selbstverteidigungswaffen. Vielmehr wird einzelfallbezogen beraten, da Gefahren im Zusammenhang mit einer ungeübten, zaghaften oder unverhältnismäßigen Anwendung dieser Abwehrwaffen gesehen werden. Die Berliner Polizei rät in einer Informationsbroschüre von Abwehrwaffen grundsätzlich ab, da diese die Gewaltbereitschaft auf beiden Seiten nur erhöhe.

Im übrigen werden in allen Bundesländern Selbstverteidigungskurse angeboten. Zum Teil werden diese Kurse von der örtlichen Polizei durchgeführt. Daneben gibt es eine Vielzahl anderer staatlicher und privater Anbieter: Volkshochschulen, kommunale Gleichstellungsbeauftragte, Frauen- und Familienzentren, Frauengruppen, Sportvereine, Fitness-Center.

Allgemein werden Selbstverteidigungskurse für Frauen zur Stärkung des Selbstbewußtseins und als Verhaltenstraining für gefährliche Situationen für sinnvoll gehalten. Ziel ist es in der Regel, die Teilnehmerinnen psychisch auf bedrohliche Situationen und ein frühzeitiges Wahrnehmen eines möglichen Angriffs vorzubereiten, Angst und Passivität abzubauen, das Selbstvertrauen zu stärken sowie die Fähigkeit zu er-

lernen, physisch und psychisch im Falle eines Angriffs adäquat zu reagieren.

Konkrete Angaben über die Anzahl der angebotenen Selbstverteidigungskurse und die Teilnehmerinnenzahlen sind nicht möglich. Allgemein läßt sich jedoch feststellen, daß die zahlreichen Kursangebote gut angenommen und überwiegend von Frauen im Alter von Anfang 20 bis Ende 30 besucht werden.

Als Beispiel entsprechender Maßnahmen und Programme im kommunalen Raum sei das Präventionskonzept „Gewalt gegen Frauen" der Stadt Bielefeld erwähnt. Seit 1990 bietet die Kreispolizeibehörde Bielefeld ein spezielles Angebot für Frauen an. In einem Selbstbehauptungs- und Selbstverteidigungskurs, einer Kombination aus Gesprächs- bzw. Theorieteil und Sportteil, soll die Wehrhaftigkeit von Frauen sowohl psychisch bzw. mental wie auch physisch-technisch gefördert werden. Das Projekt wird von anderen Polizeibehörden Nordrhein-Westfalens in teilweise modifizierter Form durchgeführt.

Die Finanzierung von Selbstverteidungskursen ist in den Bundesländern unterschiedlich und hängt u. a. davon ab, welche (öffentliche) Einrichtung die Kurse anbietet. Während rein private Kurse, wie sie etwa von Fitness-Centren angeboten werden, von den Frauen selbst zu zahlen sind, werden vor allem institutionelle Einrichtungen und Anbieter oft aus Landes- oder Gemeindetiteln gefördert.

20. Gibt es Programme für Frauen mit Informationen und Verhaltenstraining für gefährliche Situationen?

    Wer bietet sie an?

    Wie wird erreicht, daß diese Programme nicht die Tendenz oder das Ergebnis haben, Frauen zu Mobilitätsverzicht zu bewegen?

    Wann ist mit der Umsetzung der Lehrgangskonzeption für die Polizei zum Thema „Männliche Gewalt gegen Frauen" zu rechnen?

Angaben über Programme für Frauen mit Informationen und Verhaltenstraining für gefährliche Situationen sind von den Ländern nur vereinzelt gemacht worden. Zu nennen ist insoweit das seit 1990 laufende Projekt des Polizeipräsidiums Bielefeld „Gewalt gegen Frauen und Mädchen". Das Ministerium für die Gleichstellung von Frau und Mann des Landes Nordrhein-Westfalen initiierte im Jahr 1994 eine Anhörung „Selbstbehauptung und Selbstverteidigung von Mädchen" mit dem Ziel einer Integration in Schule, Jugend, Arbeit und Sportvereine. Zu nennen ist ferner ein mit Erlaß des Ministeriums des Innern des Landes Sachsen-Anhalt vom 18. Oktober 1995 ins Leben gerufenes Präventionsprojekt „Wehr Dich" der Polizeidirektion Magdeburg. Im übrigen ist davon auszugehen, daß – wie in der Antwort auf die Frage 19 dargelegt – die Anbieter der zahlreichen Selbstverteidigungskurse sich nicht nur auf die Vermittlung rein körperlicher Selbstverteidigungsmaßnahmen beschränken, sondern die Frauen auch mit spezifischen Informationen zum Verhalten in gefährlichen Situationen versehen. So wird z. B. von der Beauftragten der Polizei für Frauen und Kinder (BPFK-Bayern) z. Z. eine Informationsmappe für Trainerinnen in Selbstbehauptungs-/Selbstverteidigungskursen erarbeitet, die im Frühjahr 1996 kostenlos an die Zielgruppen verteilt werden soll.

Die vom Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend veröffentlichte Lehrgangskonzeption für die Polizei zum Thema „männliche Gewalt gegen Frauen" ist den Ländern und den Polizeischulen zur Verfügung gestellt worden. Zum Beispiel in Bayern, Berlin, Nordrhein-Westfalen, Sachsen-Anhalt, Saarland, Schleswig-Holstein und Sachsen ist ein Einsatz der Materialien geplant.

C. *Frauen in Entscheidungsgremien*

21. Wie groß ist der Frauenanteil in den für die Verkehrsplanung zuständigen Ämtern und in den Führungspositionen der Kommunen (Städte, Landkreise, Regionalverwaltungen)?

Über den Frauenanteil in den für die Verkehrsplanung zuständigen Ämtern und in den Führungspositionen der Kommunen liegen der Bundesregierung keine Angaben vor.

22. Wie groß ist der Frauenanteil in den Verkehrsverbünden, bei der Deutschen Bahn AG, in der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und in der Fördergesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)?

    Wie hoch ist der Frauenanteil in den jeweiligen Führungsgremien?

1. *Deutsche Bahn AG (DB AG)*

   Nach Angaben der DB AG liegt der Anteil der weiblichen Führungskräfte im Führungskreis 1 (Bereichsleiter und -leiterinnen in der Führungsebene direkt unter dem Vorstand, Mitglieder von Geschäftsbereichsleitungen und Sprecher der Geschäftsführungen/Vorstände großer Tochtergesellschaften) bei 3,7 %. Im Führungskreis 2 (Leiter und Leiterinnen von Organisationseinheiten in der ersten Unterstellungsebene und Geschäftsführer/Vorstände ausgewählter Tochtergesellschaften) liegt der Anteil der weiblichen Führungskräfte bei 4,9 %.

   Der Anteil der Frauen an den Mitarbeitern, die übertariflich eingestuft sind, liegt zur Zeit bei 4,5 %.

2. *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)*

   Nach Angaben der FGSV werden in der Geschäftsstelle elf Frauen und vier Männer beschäftigt. Die Position des Geschäftsführers ist durch einen männlichen Beschäftigten besetzt.

Die FGSV-Verlag GmbH beschäftigt derzeit sieben Frauen und drei Männer. Die Position des Geschäftsführers ist durch eine weibliche Beschäftigte besetzt.

3. *Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)*

Der Frauenanteil der BASt beträgt nach eigenen Angaben in den Laufbahnen des

höheren Dienstes	9 % (8 von 87),
gehobenen Dienstes	42 % (11 von 26),
mittleren Dienstes	0 % (0 von 1) und

beim Tarifpersonal in den vergleichbaren Vergütungsgruppen des

höheren Dienstes	23 % (11 von 48),
gehobenen Dienstes	25 % (21 von 84),
mittleren Dienstes	60 % (91 von 153) und
bei den Arbeitern und Arbeiterinnen	27 % (7 von 26).

Bei den Auszubildenden beträgt der Frauenanteil 45 % (5 von 11).

Insgesamt beträgt der Frauenanteil bei der BASt 35 % (154 von 436).

4. *Verkehrsverbünde*

Über den Frauenanteil in den Verkehrsverbünden liegen der Bundesregierung keine Angaben vor.

23. Wie groß ist der Frauenanteil in den für die Verkehrsplanung zuständigen Landes- und Bundesministerien?

Wie groß ist der Frauenanteil in Führungspositionen?

1. *Baden-Württemberg*

Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg verfügt derzeit nach eigenen Angaben über 170 Beschäftigte bei 165,5 Stellen im Staatshaushaltsplan. 50 Beschäftigte sind Frauen (29,5 %).

Im Bereich der Verkehrsplanung sind 64 Bedienstete beschäftigt, davon zehn Frauen (15,6 %).

In Führungspositionen (Abteilungsleitung, Referatsleitung) ist eine Frau (als Abteilungsleiterin) beschäftigt. Bei drei Abteilungen und 16 Referaten ergibt dies einen Frauenanteil von 5 %.

2. *Bayern*

Im Geschäftsbereich des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie beträgt der Frauenanteil nach eigenen Angaben insgesamt 41,5 %.

Anteilmäßig beträgt die Frauenquote:

Beamte/Beamtinnen (259):

- höherer Dienst (189) = 12 %,
- gehobener Dienst (52) = 11,5 %,
- mittlerer Dienst (13) = 31 %,
- einfacher Dienst (5) = 0 %

⇒ insgesamt = 12,35 %;

Angestellte (237):

- höherer Dienst (26) = 35 %,
- gehobener Dienst (26) = 50 %,
- mittlerer Dienst (182) = 81 %,
- einfacher Dienst (3) = 0 %

⇒ insgesamt = 71,7 %;

Arbeiter/Arbeiterinnen (34):

- mittlerer Dienst (14) = 0 %,
- einfacher Dienst (20) = 90 %

⇒ insgesamt = 52,9 %.

3. *Brandenburg*

Im Geschäftsbereich des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg liegt der Frauenanteil nach eigenen Angaben bei 57 % (Stand: 1. Januar 1996).

4. *Bremen*

a) Im Geschäftsbereich des Senators für Wirtschaft, Mittelstand, Technologie und Europaangelegenheiten der Freien Hansestadt Bremen stellt sich nach eigenen Angaben der Frauenanteil in den von der Verkehrsplanung im weitesten Sinne betroffenen Bereichen wie folgt dar:

   - Flughafenplanung:
     drei männliche Beschäftige und eine weibliche Beschäftigte,
   - Anbindung von Gewerbestandorten:
     drei männliche Beschäftigte und eine weibliche Beschäftigte,
   - Innenstadtverkehrsentwicklung:
     ein männlicher Beschäftigter und zwei weibliche Beschäftigte.

   In den Führungspositionen (Referententätigkeit) sind keine weiblichen Beschäftigten tätig.

b) Im Geschäftsbereich des Senators für Bau, Verkehr und Stadtentwicklung der Freien Hansestadt Bremen sind nach eigenen Angaben in der Abteilung „Verkehr" im Bereich der Verkehrsplanung derzeit neun Bedienstete tätig, darunter vier Frauen. Die zwei Führungspositionen sind von Männern besetzt.

5. *Hamburg*

Nach Angaben der Baubehörde der Freien und Hansestadt Hamburg liegt der Frauenteil im ministeriellen Teil des für die Verkehrsplanung zuständigen Ressorts bei knapp 20 %.

6. *Hessen*

Im Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung liegt der Frauenanteil

nach eigenen Angaben bei 41,5 %. In Führungspositionen liegt der Frauenanteil bei weniger als 1 %.

7. *Mecklenburg-Vorpommern*

Im Ministerium für Wirtschaft und Angelegenheiten der Europäischen Union Mecklenburg-Vorpommern einschließlich den nachgeordneten Bereichen sind nach eigenen Angaben derzeit zwölf Frauen und vierzehn Männer in der Verkehrsplanung tätig (46,15 %).

Davon nehmen zwei Frauen und neun Männer eine Führungsposition ein (18,18 %).

8. *Niedersachsen*

Nach Angaben des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Technologie und Verkehr setzt sich der Frauenanteil (Stichtag 31. Dezember 1994) wie folgt zusammen:

Der Anteil der beschäftigten Frauen beträgt insgesamt 34,63 % (125 von 361 Beschäftigten).

Beamte/Beamtinnen:

- höherer Dienst
  81, davon 5 weibliche Beschäftigte,
- gehobener Dienst
  96, davon 18 weibliche Beschäftigte,
- mittlerer Dienst
  7, davon 2 weibliche Beschäftigte,
- einfacher Dienst
  2, davon 1 weibliche Beschäftigte;

Angestellte:

- höherer Dienst
  35, davon 8 weibliche Beschäftigte,
- gehobener Dienst
  30, davon 12 weibliche Beschäftigte,
- mittlerer Dienst
  92, davon 74 weibliche Beschäftigte,
- einfacher Dienst
  4, davon 1 weibliche Beschäftigte;

Arbeiter/Arbeiterinnen:

14, davon 4 Frauen.

9. *Nordrhein-Westfalen*

Nach Angaben des Wirtschaftsministeriums Nordrhein-Westfalen sind in dem Ministerium insgesamt 581 Beschäftigte tätig, davon 213 Frauen (37 %).

54	Beamtinnen	= 17 %,
152	Angestellte	= 66 %,
7	Arbeiterinnen	= 21 %.

Im Bereich der Führungsebene sind insgesamt sieben weibliche Beschäftigte tätig (zwei Ministerialrätinnen, zwei leitende Ministerialrätinnen und drei Angestellte, die Ministerialrätinnen gleichgestellt sind).

10. *Rheinland-Pfalz*

Im Geschäftsbereich des Rheinland-Pfälzischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau stellt sich der Frauenanteil nach eigenen Angaben wie folgt dar:

	ganztags	halbtags	beurlaubt
Beamtinnen:			
– höherer Dienst	14	2	2
– gehobener Dienst	21	3	2
– mittlerer Dienst	1	–	–
Angestellte:			
– höherer Dienst	1	–	–
– gehobener Dienst	12	–	–
– mittlerer Dienst	60	34	5
Arbeiterinnen:	8	11	–

11. *Saarland*

Im Geschäftsbereich des Ministeriums für Umwelt, Energie und Verkehr des Saarlandes liegt der Frauenanteil nach eigenen Angaben bei 37,3 %. Der Frauenanteil in Führungspositionen beläuft sich dabei auf 5,3 %.

12. *Sachsen*

Im Geschäftsbereich des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit stellt sich der Frauenanteil nach eigenen Angaben wie folgt dar (Stand: 1. Januar 1996):

Beschäftigte insgesamt	379,
davon Frauen	226 = 59,9 %,
Frauenanteil in Führungspositionen	= 12,5 %.

13. *Schleswig-Holstein*

Nach Angaben des Ministeriums für Wirtschaft, Technik und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein sind im Geschäftsbereich des Ministeriums insgesamt 263 Beschäftigte tätig, davon 104 weibliche Beschäftigte (39,54 %).

Weibliche Beschäftigte in Führungspositionen	6 = 9,52 %,
Weibliche Beschäftigte im höheren Dienst	4 = 6,67 %,
Weibliche Beschäftigte im gehobenen Dienst	29 = 29,59 %,
Weibliche Beschäftigte im mittleren Dienst	67 = 72,83 %,
Weibliche Beschäftigte im einfachen Dienst	4 = 30,77 %.

14. *Thüringen*

Im Geschäftsbereich des Thüringer Ministeriums für Wirtschaft und Infrastruktur liegt der Frauenanteil nach eigenen Angaben bei insgesamt 53,6 %, nach Abzug der Zeitarbeitskräfte bei 52,9 %.

Von den übrigen Bundesländern liegen der Bundesregierung keine Angaben vor.

Bundesministerium für Verkehr

Im Bundesverkehrsministerium liegt der Frauenanteil (Stand: 1. Februar 1996) insgesamt bei 33,95 % (420 von 1 237 Beschäftigten).

Im höheren Dienst sind die Frauen mit 12,37 % = 46 von 372 (Beamtinnen) und 18,42 % = 7 von 38 (Angestellte) vertreten.

Im gehobenen Dienst sind die Frauen mit 13,56 % = 32 von 236 (Beamtinnen) und 36,45 % = 39 von 107 (Angestellte) vertreten.

In Führungspositionen sind die Frauen mit 4 % = 4 von 100 (Referatsleiterebene) vertreten.

24. Wie groß ist der Frauenanteil in den mit Verkehrstechnik und -planung befaßten Instituten der Hochschulen und in den entsprechenden wissenschaftlichen Einrichtungen?

    Wie groß ist der Anteil in Führungspositionen?

Die Frage nach dem Anteil der in Hochschulen und Forschungseinrichtungen mit Verkehrstechnik oder Verkehrsplanung beschäftigten Frauen läßt sich mangels detaillierten Zahlenmaterials nicht beantworten. Hierzu wäre eine zeit- und kostenaufwendige Erhebung erforderlich, bei der auch berücksichtigt werden muß, daß es nur schwer zu ermitteln ist, welche Fachbereiche und -einrichtungen sich im weiten Feld der Verkehrsplanung und -technik betätigen.

Im Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie befaßt sich nur die Deutsche Gesellschaft für Luft- und Raumfahrt (DLR) mit derartigen Fragestellungen. Dort gibt es z. Z. drei wissenschaftliche Mitarbeiterinnen, die sich mit Verkehrstechnik und -planung befassen. Insgesamt liegt der Frauenanteil beim wissenschaftlichen Personal der DLR bei 8,1 %. Frauen in Führungspositionen gibt es dort bislang nicht.

25. Wie hoch ist der Frauenanteil in den Vorständen und in den Entscheidungsgremien der Auto-, Fahrrad- und Luftverkehrs-Interessenverbände sowie der traditionellen und der neuen Verkehrsverbände (z. B. ADAC, VCD)?

    Wie hoch ist jeweils der weibliche Mitgliederanteil?

Nach Angaben des ADAC sind derzeit im Präsidium und im Verwaltungsrat des ADAC Frauen nicht vertreten. In den regionalen Gliederungen des ADAC sind derzeit fünf Frauen in ehrenamtlichen Führungspositionen tätig.

In Präsidium und Beirat des Bundesverbandes der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie e.V. (BDLI) liegt der Frauenanteil nach eigenen Angaben bei 4,3 %. Im BDLI können lediglich juristische Personen Mitglied werden.

Angaben über den Frauenanteil im VCD liegen der Bundesregierung nicht vor. Der VCD hat auf eine entsprechende Anfrage nicht geantwortet.

26. Wie kann eine angemessene Beteiligung von Frauen an verkehrspolitischen Entscheidungen erreicht werden?

    Welche Instrumente gibt es?

    Welche Vor- und Nachteile haben sie?

    Welche Erfolge sind festzustellen?

    Ist die Bundesregierung bereit, in Modellversuchen die Beteiligungsinstrumente zu erproben?

Aus Sicht der Bundesregierung kann und sollte eine angemessene Beteiligung von Frauen an verkehrspolitischen Entscheidungen auf Kommunalebene gewährleistet sein. Sie kann vor allem durch rechtzeitige Beteiligung der kommunalen Frauenbeauftragten (rd. 1 465 im gesamten Bundesgebiet), der weiblichen Gemeinde- bzw. Stadtratsmitglieder und durch Bürgerinnenbefragung/-beteiligung bei verkehrspolitischen Vorhaben erfolgen.

Ähnliche Beteiligungsmöglichkeiten von Frauen auf Bundes- oder Länderebene in verkehrsrelevanten Fragen sieht die Bundesregierung nicht. Mit Ausnahme der Ausgestaltung von Rastplätzen auf Land- und Bundesstraßen sowie Autobahnen bestehen auf dieser Ebene keine frauenspezifischen Aspekte.

Derzeit laufen keine Modellversuche der Bundesregierung hinsichtlich der Beteiligungsinstrumente.

27. Wie beurteilt die Bundesregierung Instrumente wie quotierte Besetzung von Positionen in Einrichtungen von Verkehrsplanung, Verkehrsberatung und Verkehrspolitik?

    Wie beurteilt die Bundesregierung Beteiligungs- und Einflußmöglichkeiten von Frauenbeauftragten und Frauenausschüssen?

    Was hält die Bundesregierung von Möglichkeiten der „aufsuchenden Beteiligung"?

Nach Auffassung der Bundesregierung sind Quoten-Regelungen, unabhängig von dem jeweiligen Aufgabenbereich und der rechtlichen Bewertung, kein geeignetes Instrument der Frauenförderung. Das seit September 1994 geltende Gesetz über die Berufung und Entsendung von Frauen und Männern in Gremien im Einflußbereich des Bundes (Bundesgremiengesetz) verzichtet deshalb bewußt auf die Quote. Dieses Gesetz verpflichtet den Bund und andere am Besetzungsverfahren von Gremien im Einflußbereich des Bundes beteiligte Stellen auf die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern in diesen Gremien hinzuwirken. Dazu müssen alle vorschlagsberechtigten Stellen grundsätzlich für jeden ihrer Gremiensitze

jeweils eine Frau und einen Mann von gleicher Eignung und Qualifikation benennen (Doppelbenennung) und die berufende Stelle muß dann bei der Auswahl der Gremienmitglieder das Gesetzesziel der gleichberechtigten Teilhabe im Gremium Schritt für Schritt erreichen. Das Bundesgremienbesetzungsgesetz berücksichtigt den Ausnahmefall, daß eine Doppelbenennung aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen nicht möglich ist. Soweit die vorschlagsberechtigte Stelle sich darauf beruft, muß sie das schriftlich begründen und die berufende Stelle muß die Stichhaltigkeit dieser Begründung überprüfen.

Die Frage nach dem Nutzen der Beteiligungsmöglichkeiten von Frauenbeauftragten und Frauenausschüssen an verkehrspolitischen Entscheidungen läßt sich in dieser allgemeinen Form kaum beantworten. Grundsätzlich gilt folgendes: So wie die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen in den maßgeblichen Gremien der Verkehrspolitik anzustreben ist, sind auch alle praktikablen Möglichkeiten der Beteiligung von Frauenbeauftragten und Frauenausschüssen in den jeweiligen konkreten Aufgabenfeldern zu nutzen.

D. Frauen als Verkehrsteilnehmerinnen

28. Wie kann die Verkehrspolitik Mobilitätsbedürfnisse von Frauen bzw. von nichtmotorisierten Personen besser berücksichtigen (z. B. von Seniorinnen, jungen Frauen, Müttern mit Kindern, erwerbstätigen Frauen, die Beruf und Familie verknüpfen müssen)?

    Welche Möglichkeiten gibt es, um die ungleichen Lebens- und Arbeitsbedingungen von Frauen in Stadt und Land anzugleichen?

    Welche Beiträge leistet die Bundesregierung, um die Mobilitätschancen von Frauen im ländlichen Raum zu verbessern?

Um den Bedürfnissen von nichtmotorisierten Personen entgegenzukommen, werden gerade in ländlichen Regionen zunehmend Sammeltaxen eingesetzt, die annähernd zu den Tarifen der öffentlichen Verkehrsmittel fahren.

Bei der Durchführung von Modellprojekten werden die Anliegen von Frauen, gerade in ländlichen Regionen, berücksichtigt. Hier ist insbesondere hinzuweisen auf ein Modellvorhaben „Entwicklung regionaler Wirschaftsstruktur" des BMFSFJ.

Die Sicherung der Funktions- und Lebensfähigkeit des ländlichen Raumes ist ein Hauptziel der Agrarstrukturpolitik. Maßnahmen der Agrarstrukturpolitik auf EU-, Bundes- und Länderebene tragen mit dazu bei, u. a. die Lebensverhältnisse der ländlichen Bevölkerung zu verbessern sowie leistungsfähige landwirtschaftliche Unternehmen und Vermarktungseinrichtungen zu entwickeln. Dies geschieht im Rahmen der einzel- und überbetrieblichen Maßnahmen innerhalb und außerhalb der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes". Diese Maßnahmen kommen auch mittelbar Frauen in der Landwirtschaft und Frauen im ländlichen Raum zugute und verbessern ihre Lebens- und Arbeitsbedingungen.

Der Deutsche Landfrauenverband und konfessionelle Landfrauenverbände als Interessenvertreter der Frauen im ländlichen Raum halten ein breites Angebot zur fachbezogenen, persönlichen und agrarpolitischen Weiterbildung bereit. Frauen im ländlichen Raum werden dadurch unmittelbar in ihren vielfältigen sozialen, wirtschaftlichen und politischen Aktivitäten nachhaltig gefördert. Die Bundesregierung unterstützt diese Angebote der Verbände durch Bereitstellung entsprechender Zuschüsse.

Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr hat die SNV Studiengesellschaft mbH eine Untersuchung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden (Mobilität von Frauen und Jugendlichen im ländlichen Raum) durchgeführt und in der Reihe „direkt" (49/1995) veröffentlicht. Die Untersuchung enthält zahlreiche Anregungen, deren Umsetzung jedoch den Kommunen obliegt.

29. Kann die Bundesregierung den Umfang der Begleitverkehrsarbeit, die Frauen leisten, benennen?

    Was tut die Bundesregierung, um diesen Teil des Verkehrs, der bislang aufgrund nicht ausreichend differenzierender Erhebungsmethodik häufig fälschlich unter dem Wegezweck „Freizeit" subsumiert wird, erkennbar zu machen?

    Welche Konzepte hat die Bundesregierung, um die Begleitverkehrsarbeit von Frauen zu verringern, überflüssig zu machen oder wenig aufwendig abzuwickeln?

Über den Umfang der „Begleitverkehrsarbeit" von Frauen und Männern, soweit darunter die Begleitung von Personen im Verkehr verstanden wird, liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

Siehe Antwort zu Frage 33.

30. Was sollte nach Ansicht der Bundesregierung getan werden, um den Umweltverbund (ÖPNV, zu Fuß, Fahrrad) im Freizeitverkehr attraktiver zu machen?

    Wie beurteilt die Bundesregierung die Erkenntnisse, die die Untersuchung „Freizeit und Mobilität des Freizeit-Forschungsinstituts der British-American Tobacco (B.A.T.) in bezug auf die unterschiedlichen Motive für Freizeitmobilität bei Männern und Frauen ermittelt hat?

Der Bau von Radwegen wird von der Bundesregierung durch das Programm „Radwege an Bundesstraßen" unterstützt. Bis zum Jahr 2000 werden insgesamt ca. 15 500 km Radwege an Bundesstraßen zur Verfügung stehen.

Seit dem 1. Januar 1996 liegt die Zuständigkeit für den öffentlichen Personennahverkehr ausschließlich bei den Ländern bzw. den regionalen Gebietskörperschaften. Sie werden wegen der Übernahme der Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr der

Eisenbahnen des Bundes nach dem Regionalisierungsgesetz vom Bund mit erheblichen zusätzlichen Finanzmitteln ausgestattet. Auch die Finanzleistungen der Bundesregierung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und dem Regionalisierungsgesetz unterstützen die Aufgabenträger dabei.

Die Ursachen für das Verlangen nach Freizeitmobilität sind sehr vielschichtig. Die dazu im Rahmen der Motivforschung vom B.A.T.-Institut ermittelten geschlechtsspezifischen Unterschiede sind vornehmlich in gesellschaftspolitischer Sicht von Belang. Mit Blick auf eine umweltverträgliche Gestaltung des Freizeitverkehrs vertritt die Bundesregierung in Informations- und Aufklärungskampagnen den Ansatz, den öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Fahrradverkehr mehr Geltung zu verschaffen. Bei der Ausgestaltung dieser Initiativen sind weniger geschlechtsspezifische, als vielmehr altersbezogene Aspekte zu berücksichtigen.

31. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Studie des ACE (Autodub Europa), nach der Arbeitnehmerinnen im Unterschied zu ihren männlichen Kollegen eher bereit sind, auf dem Weg von und zur Arbeit vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen?

Bei der sog. ACE-Studie handelt es sich um eine aus dem Forschungsprojekt Stadtverkehr (FOPS) finanzierte und vom BMV in Auftrag gegebene Untersuchung (FE-Nr. 70 436/93) mit dem Titel „Mitfahrgemeinschaften und verbesserte ÖPNV-Nutzung, Potentialerhebung und Entwicklung eines betrieblichen Fahrwegoptimierungs- und Informationssystems für Mitarbeiter".

Auftragnehmer war PIW Progress-Institut für Wirtschaftsfoschung GmbH. Der ACE hat für die Verteilung auf eigene Kosten Exemplare nachdrucken lassen.

Die Bundesregierung kann nicht erkennen, daß sich aus einer solchen Feststellung besondere Schlußfolgerungen für sie ergeben sollten.

32. Welche Möglichkeiten bieten neue Kommunikationsmöglichkeiten oder Telematik zur Verbesserung der Mobilität von nichtmotorisierten Personen (Kindern und Jugendlichen, Frauen, Seniorinnen)?

Mobilität in ihren vielfältigen Ausprägungen ist für die Wirtschaft wie auch für den einzelnen von großer Bedeutung. Um den daraus resultierenden Anforderungen – auch im Zusammenhang mit anderen gesellschaftspolitischen Zielen, wie Umweltschutz, städtebauliche Qualitäten, Verkehrssicherheit usw. – gerecht zu werden, werden verstärkt Informations-, Kommunikations- und Leittechniken im Verkehr (Telematik) und die damit möglichen Telematikdienste eingesetzt.

Die Bundesregierung sieht in der Einführung und Nutzung der Verkehrstelematik einen wichtigen Baustein für ein integriertes Gesamtverkehrssystem, in dem die arteigenen Vorteile der einzelnen Verkehrsträger z. B. zu besseren Kooperationen und zum Aufbau von Transportketten genutzt werden können. Sie erwartet von der Nutzung der Telematiksysteme im Verkehr u. a. wichtige Beiträge zur

- Vernetzung und Verknüpfung der Verkehrsträger mit dem Ziel der Verlagerung von Verkehr,
  - in Ballungsräumen vom Individualverkehr zum ÖPNV,
  - im Fernverkehr von der Straße auf Schiene und Wasserstraße,
- intelligenten und effizienteren Nutzung der Verkehrsträger und der Infrastruktur,
- weiteren Verbesserung der Sicherheit im Verkehr.

Mit Durchsetzung dieser Ziele wird auch eine Verbesserung der Mobilität von nichtmotorisierten Personen erreicht.

Die Nutzung derartiger Telematiksysteme und -dienste wird es zukünftig ermöglichen, z. B.

- aktuelle Hinweise über den tatsächlichen Fahrplan im öffentlichen Verkehr schon zu Hause zu haben,
- Transportmittel bedarfsgerecht anzufordern,
- Umsteigemöglichkeiten zwischen Verkehrsträgern und -mitteln zu optimieren sowie
- eine Vielzahl allgemeiner Informationen rund um den Verkehr, sowohl im Stadium der Reiseplanung als auch während der Reise, bereitzustellen.

33. Wie beurteilt die Bundesregierung die Forderung, durch eine entsprechende Raumplanung die Zwangsmobilität zu verringern, so daß die Bedürfnisse des täglichen Bedarfs ohne Pkw-Nutzung befriedigt werden können (Lebensmittel, Post, Friseur, Ärztinnen und Ärzte, Spielplatz, Erholungsmöglichkeiten, Kneipe usw.)?

    Was tut die Bundesregierung, um diese Forderung zu unterstützen bzw. nicht zu behindern?

    Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um den nichtmotorisierten Teil der Bevölkerung nicht in seiner Lebensqualität und in seinem Bewegungsbedürfnis einzuschränken?

Im Bereich der städtebaulichen Planung kann durch stärkere Nutzungsmischung der Funktionen Wohnen, Arbeiten, Versorgung und Freizeit ein Beitrag zur Verringerung des Verkehrsaufkommens geleistet werden. Die konkrete Zuordung der Nutzungen unterliegt nach der Kompentenzordnung des Grundgesetzes der Planungshoheit der Gemeinden. Durch das Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetz wurden die bundesrechtlichen Rahmenvorschriften im Sinne einer „Stadt der kurzen Wege" geändert; im Rahmen der vorgesehenen Städtebaurechtsnovelle wird geprüft, inwieweit durch Änderung der Baunutzungsverordnung eine stärkere Durchmischung der Baugebiete erleichtert werden kann.

Für kleine Gemeinden, vor allem im ländlichen Raum, die zunehmend Einrichtungen der Grundversorgung verlieren, hat das Bundesministerium für Raumordnung,

Bauwesen und Städtebau darüber hinaus spezifische Lösungsansätze entwickelt, um einem verstärkten Mobilitätszwang der Bevölkerung bei der Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen entgegenzuwirken. Auf der Basis von zwölf Modellvorhaben des Ressortforschungsprogramms „Experimenteller Wohnungs- und Städtebau" wurden beispielgebende Lösungen für einen „Nachbarschaftsladen 2000 – Dienstleistungszentrum für den ländlichen Raum" entwickelt und erprobt.

— Mittelinseln als punktuelle Überquerungshilfen,

— Aufpflasterungen von Fahrbahnen (in durchgehender Form über die gesamte Fahrbahn oder in unterbrochener Form als sog. Berliner Plateaus). Damit können die Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs gedrosselt werden, so daß für die Straßenüberquerung größere Zeitlücken entstehen.

Nicht alle Maßnahmen sind gleichermaßen für den Einsatz an Hauptverkehrsstraßen geeignet.

34. Kann die Bundesregierung Erkenntnisse der schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung bestätigen, daß ältere Menschen, besonders Frauen, beim Überqueren der Fahrbahn häufig auf der zweiten Straßenhälfte in kritische Situationen kommen?

Wie hoch ist der Anteil der Autofahrer, die die Pflicht zum Anhalten an Zebrastreifen nicht befolgen?

Welches sind die Hauptursachen der Unfälle an Zebrastreifen?

Welche Maßnahmen hält die Bundesregierung für geeignet, die Überquerung von Fahrbahnen zu erleichtern?

Hierzu liegen für das Bundesgebiet keine Informationen vor.

Im Rahmen einer 1980 von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) entwickelten und pilotweise erprobten Taxonomie zur Gefährdungsklassifizierung von Fahrbahnüberquerungen an nicht ampelgeregelten Fußgängerüberwegen wurden Anhaltspunkte gefunden, daß bei Überquerungen von 10- bis 16jährigen Fußgängern und bei Begegnungen mit herannahenden Kraftfahrern Fußgänger in 48 % der Begegnungen freiwillig und in 26 % der Begegnungen gezwungenermaßen auf die Überquerung verzichten. In 2 % aller Begegnungen haben Autofahrer von vornherein und mit deutlicher Geste eine gefahrfreie Überquerung ermöglicht.

Neuere und speziellere Untersuchungen sind nicht bekannt.

An Fußgängerüberwegen sind Unfälle mit Personenschaden nach Einschätzung der Polizei zu rd. 28 % auf ein Fehlverhalten von Fahrzeugführern gegenüber Fußgängern zurückzuführen und zu etwa 9 % auf ein falsches Verhalten der Fußgänger. Weitere häufige Fehler von Fahrzeugführern an Fußgängerüberwegen sind mit 12 % ungenügender Abstand (zum Vorausfahrenden), Fehler beim Abbiegen/Wenden (rd. 10 %) und nicht angepaßte Geschwindigkeit (9 %).

Zu den wichtigsten Maßnahmen, mit denen die Überquerung von Fahrbahnen für Fußgänger erleichtert und gesichert werden kann, gehören neben den üblichen lichtsignalgeregelten Fußgängerüberwegen und denen ohne Lichtsignale

— lineare Überquerungshilfen in Form von gesicherten Mittelstreifen, die sich für Straßen mit regen Überquerungen auf längeren Strecken empfehlen,

35. Welche Möglichkeiten bestehen zur Verbesserung der Sicherheit von radfahrenden Kindern?

Wie können ältere radfahrende Personen besser vor Unfällen geschützt werden?

Straßenbauliche, verkehrstechnische und gesetzgeberische Maßnahmen haben zur Verbesserung der verkehrlichen Situation von radfahrenden Kindern ihren Beitrag zu leisten.

Im Rahmen des Programms „Kind und Verkehr" des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) fördert das Bundesministerium für Verkehr u. a. bundesweit vor allem die Elternaufklärung. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit gehört auch die beabsichtigte Regelung, daß radfahrende Kinder bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr Gehwege benutzen dürfen (z. Z. müssen Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr – wenn kein Radweg vorhanden ist – Gehwege benutzen).

Zudem ist im „Forschungsprogramm Stadtverkehr" 1996 das Thema „Mobilität und Raumaneignung von Kindern: (Radfahrende) Kinder im Vorschulalter" (lfd. Nummer 23) enthalten. Der Vorschlag wurde vom Land Niedersachsen eingereicht. Die fachliche Bearbeitung wird durch die BASt erfolgen.

Um Kindern als Radfahrern gerecht zu werden, sollten bei der kommunalen Verkehrsplanung

— Fahrstreifen, Schutzzonen und Warteräume an Knotenpunkten nicht zu eng bemessen,

— Sichträume für Kraftfahrer großräumig ausgelegt,

— einfache Knotenpunktgestaltungen vorgesehen,

— Konsequenzen fehlender bzw. endender Radwege (Verpflichtung der Kinder, Gehwege zu benutzen)

bedacht werden.

Auch zählen dazu:

— Bau und Ausbau von Radwegen und Radquerungsstellen,

— Maßnahmen der Verkehrsberuhigung,

— Wartezeitverkürzungen und Freigabezeitverlängerungen für Fußgänger und Radfahrer an lichtsignalgesteuerten Querungsstellen.

Entsprechend sind auch den passiven Schutzmaßnahmen – Verkehrssicherheit der Räder, Tragen von Prismenreflektoren sowie Fahrradschutzhelme – zu mehr Akzeptanz zu verhelfen. Erhebungen der BASt

haben gezeigt, daß die Akzeptanz des Helms bei jüngeren Radfahrern (etwa bis zehn Jahre) schon recht groß ist. Es gilt von daher, die Akzeptanz insbesondere für die älteren Kinder zu erhöhen. Auf Initiative des BMFSFJ hat das Bundesministerium für Verkehr eine erste Kampagne unter dem Motto „Cool + clever, was drauf haben" 1995 mit Partnern durchgeführt.

Älteren Radfahrern kommen grundsätzlich sämtliche Sicherheitsverbesserungen baulicher Art für den Radverkehr zugute.

Um weitere Möglichkeiten der Sicherheitserhöhung für ältere Radfahrer auszuloten, werden im Auftrag der BASt z. Z. spezielle Forschungsarbeiten durchgeführt. Hierbei werden auf der Basis von Befragungen, Beobachtungen und Verkehrsunfall-Analysen bis Ende 1996 speziell altersabhängige Schwierigkeiten ermittelt und Maßnahmen-Konzepte entwickelt. Ebenso wie Verkehrsplaner und Vertreter der Fahrradindustrie werden dabei Veranstalter und Moderatoren von Fahrradsicherheitsaktionen mit eingebunden.

36. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über die Hintergründe der Nutzung bzw. Nichtnutzung des ÖPNV oder des Fahrrades über Zugangshemmnisse?

    Wie schätzt die Bundesregierung die Bedeutung der Sicherheit für Frauen als Hemmnis für die Nutzung des ÖPNV oder der nichtmotorisierten Mobilität?

Der Abbau allgemeiner Hemmnisse im ÖPNV, aber auch im Fahrradverkehr ist erklärtes Ziel der Bundesregierung. Unter anderem findet dies Ausdruck in finanziellen Förderprogrammen, wie z. B. das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz oder das Radwegeprogramm des Bundes für Radwege an Bundesstraßen. Weiten Raum in der Verkehrspolitik des Bundes nimmt die kontinuierliche Verbesserung der Verkehrssicherheit ein, dokumentiert z. B. im alle zwei Jahre erstatteten Unfallverhütungsbericht. Speziell im ÖPNV spielt die Sicherheit gegen kriminelle Übergriffe eine immer größere Rolle. Der Internationale Verband für öffentliches Verkehrswesen (UITP) hat schon 1992 auf seiner Sicherheitstagung dieses Problem zu einer weltweiten Aufgabe erklärt.

Die Verkehrsbetriebe haben sich dieses Problems inzwischen mit Nachdruck angenommen. So setzten z. B. die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) zum Schutz der Fahrgäste in 1994 durchschnittlich 216 Personen des Industrie- und Handelsschutzes (mit Schutzhunden) und 81 Personen des mobilen Ordnungsdienstes (Polizei- und BVG-Mitarbeiter) ein.

Als Phänomen ist hierbei zu beobachten, daß trotz gesunkener tatsächlicher Angriffe auf Fahrgäste und Personal der BVG das Unsicherheitsgefühl trotzdem gewachsen ist, wobei das Unsicherheitsgefühl bei Frauen ausgeprägter ist als bei Männern, was in bestimmten Zeitlagen wahrscheinlich auch zu einer geringeren ÖPNV-Nutzung führt. Im übrigen sei auf die Antwort zu Frage 14 verwiesen. Erkenntnisse über diesbezügliche Zugangshemmnisse im Fahrradverkehr liegen der Bundesregierung nicht vor.

37. Die Automobilindustrie beginnt, die Frauen als potentielle Kundinnen zu entdecken. Wagentypen und entsprechende Marketingstrategien werden gezielt auf Noch-Nicht-Autofahrerinnen zugeschnitten. Hält es die Bundesregierung für angebracht, das Umsteigen dieser Frauen auf die Autonutzung zu verhindern?

    Was tut sie dafür?

    Hält die Bundesregierung es für angebracht, um die Kundengruppe Frau im ÖPNV oder bei der Bahn entsprechend zu werben?

Es trifft zu, daß die Automobilindustrie mit ihren Werbeslogans gezielt auch Frauen anspricht, um diese als Kundinnen zu gewinnen. Die Bundesregierung hält es jedoch nicht für angebracht, sich in die Marktstrategien der Automobilindustrie einzumischen und Einfluß auf die Werbestrategien zu nehmen.

Entsprechendes gilt auch für den ÖPNV und die Bahn, die im übrigen von allen Bevölkerungsgruppen gleichermaßen genutzt werden sollten.

E. Offene Fragen

38. Beabsichtigt die Bundesregierung, zielgruppen- und geschlechtsspezifische Untersuchungen und Forschungsvorhaben zum Mobilitätsverhalten und zu Motiven durchzuführen?

    Wenn ja, welche?

    Welche Untersuchungen sind gerade in Arbeit?

    Welchen Stellenwert hat die Frauenforschung in diesem Zusammenhang?

Im Bereich der Alternsforschung werden im Rahmen des Forschungsschwerpunktes „Alternsfreundliche Umwelten" vom BMFSFJ zielgruppenspezifische Forschungsvorhaben durchgeführt, die sich u. a. auch mit Fragen der Mobilität Älterer befassen. Zur Zeit befinden sich zwei Forschungsvorhaben in der Durchführung: „Erhaltung von Mobilität zur sozialen Teilhabe im Alter" und „Anforderungen Älterer an eine benutzergerechte Vernetzung individueller und gemeinschaftlich genutzter Verkehrsmittel". Bei der Planung, Durchführung und Auswertung der Vorhaben werden auch geschlechtsspezifische Fragestellungen thematisiert.

Aus Mitteln des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und im Auftrag des Umweltbundesamtes wird z. Z. eine Repräsentativumfrage mit dem Arbeitstitel „Umweltbewußtsein in Deutschland 1995/96" durchgeführt. In dieser Umfrage sind auch Fragen zum Mobilitätsverhalten enthalten. Bei der anstehenden Auswertung der Umfrage werden sich voraussichtlich auch Ergebnisse zeigen, die nach Geschlechtsspezifität interpretierbar sind.

Auf die Antwort zu Frage 35 wird verwiesen.

39. Wird die Bundesregierung Modellversuche und Pilotprojekte durchführen, um die Mobilität von Frauen zu verbessern?

    Welche?

    Welche Modellversuche wurden durchgeführt?

    Mit welchem Ergebnis?

    Welche Erfahrungen gibt es im Ausland?

Im Bereich des BMFSFJ gibt es keine Modellversuche und Pilotprojekte, um die Mobilität von Frauen zu verbessern. Ob es im Ausland Erfahrungen zu dieser Frage gibt, ist im BMFSFJ nicht bekannt.

Im Rahmen des in Arbeit befindlichen Forschungskonzeptes „Mobilität und Verkehr" der Bundesregierung werden auch geschlechtsspezifische Untersuchungen zu bestimmten Fragestellungen vorzunehmen sein. Im BMBF werden z. Z. Überlegungen angestellt, wie durch gezielte Forschungsvorhaben zum Mobilitätsbedarf und -bedürfnis von Frauen ein Beitrag zur Verbesserung der Situation von Frauen im Verkehr geleistet werden kann.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333